
3 1761 04360 7183

AUTOUR D'UNE ROUTE

L'ANGLETERRE
L'ISTHME DE SUEZ
ET L'ÉGYPTE
AU XVIIIe SIÈCLE

DU MÊME AUTEUR :

Librairie Plon :

Les Origines de l'expédition d'Égypte. Un vol. in-8° carré. (1910).
(Couronné par l'Académie française.)

Alexandre II, Gortchakoff et Napoléon III. Un vol. in-8° cavalier. (1913).
(Couronné par l'Académie française.)

Les Échelles de Syrie et de Palestine au dix-huitième siècle. Tirage à part de la *Revue d'Histoire diplomatique*. Une plaquette in-8°, 142 p. (1907).

Librairie Armand Colin :

La Production du coton en Égypte. Un vol. in-8°. (1908). (Épuisé.)
(Couronné par la Société de Géographie commerciale de Paris.)

L'Expédition des Dardanelles au jour le jour. Un vol. in-8°. (1920)

EN PRÉPARATION :

Librairie Plon :

L'Angleterre et l'expédition française en Égypte.

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur en 1922.

AUTOUR D'UNE ROUTE

L'ANGLETERRE L'ISTHME DE SUEZ ET L'ÉGYPTE AU XVIIIe SIÈCLE

PAR

FRANÇOIS CHARLES-ROUX



PARIS
LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
8, RUE GARANCIÈRE - 6^e

AVANT-PROPOS

Les Anglais ont montré peu de curiosité pour les origines de leurs relations avec l'Égypte et de leurs intérêts politiques et économiques dans ce pays.

Il s'agit ici de combler cette lacune, avec le secours de documents extraits de leurs archives et rapprochés, quand le besoin s'en fera sentir, de documents extraits des nôtres.

F. C.-R.

AUTOUR D'UNE ROUTE

L'ANGLETERRE
L'ISTHME DE SUEZ ET L'ÉGYPTE
AU DIX-HUITIÈME SIÈCLE

CHAPITRE PREMIER

LA RENTRÉE DES ANGLAIS AU CAIRE ET LEUR ÉLIMINATION

I

L'Angleterre lente à s'intéresser à l'Égypte. — Intermittence du consulat anglais au Caire. — Supériorité commerciale française. — Rentrée des Anglais au Caire (1697). — Efforts du consul Maillet pour l'empêcher. — Vues anglaises sur le commerce de la mer Rouge. — Mission d'un agent anglais dans l'Inde par Suez. — Relations maritimes anglaises avec Moka et Djeddah.

Comparativement à la France, l'Angleterre a été lente à s'intéresser à l'Égypte.

Pendant toute la durée des dix-septième et dix-huitième siècles, elle n'y a de consul que par intermittence. Successivement établi et supprimé, rétabli et de nouveau supprimé, le consulat britannique suit la fortune d'une concurrence commerciale parfois active, mais le plus souvent malheureuse, avec la France. Les installations et rappels successifs des consuls anglais marquent les hauts et les bas de cette

concurrence, dans laquelle la France finit toujours par avoir le dessus.

En 1630 (1), en 1645 (2), en 1658 (3), les Anglais ont un consul au Caire, bien que, dès la première moitié du dix-septième siècle, nos compatriotes possèdent sur eux une notable supériorité commerciale, dans les *Échelles* d'Égypte, comme dans celles de Syrie. En 1645, leur consul jouit même, par exception, d'une situation assez forte pour disputer à son collègue français la protection des étrangers n'ayant point de consul national. Probablement le progrès d'influence britannique, dont ce fait est un symptôme, est-il dû au déclin de prospérité commerciale et d'ascendant politique de la France dans le Levant, entre la mort de Richelieu et l'arrivée de Colbert aux affaires. Progrès éphémère toutefois : en 1679 (4), les Anglais n'ont même plus de consul de leur nation et sont sous la protection d'un Vénitien au Caire, d'un Messinois à Alexandrie.

A l'avantage de les avoir éliminés, la France va bientôt ajouter celui de privilèges, qui lui conféreront, pour un temps, un véritable monopole du commerce. De 1683 à 1686, nos ambassadeurs à Constantinople, Guilleragues et Girardin, obtiennent de la Sublime Porte une série de *commandements* (5), imposant aux autorités égyptiennes le respect des *capitulations* (6), accordant à nos commerçants une réduction des droits d'entrée à 3 pour 100 *ad valorem* et l'autorisation d'effectuer les transports de denrées d'Alexandrie à Constantinople (7). Le bénéfice de ce régime privilégié est

(1) D'après FERMANEL, *le Voyage d'Égypte et du Levant*, cité par Paul MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au dix-septième siècle*, Paris, Hachette, 1896, p. 400.

(2) D'après Paul MASSON, *op. cit.*, p. 401.

(3) D'après THÉVENOT, *Relation d'un voyage fait au Levant*, cité par Paul MASSON, *op. cit.*, p. 400.

(4) Cf. Paul MASSON, *op. cit.*, p. 401.

(5) *Commandement* était le nom donné, dans le langage diplomatique du temps, aux décrets de la Porte ottomane.

(6) Les *Capitulations* sont les traités passés entre la Turquie et les puissances chrétiennes.

(7) Cf. Paul MASSON, *op. cit.*, p. 301-302 et p. 401.

tel qu'il exclut toute possibilité de concurrence ouverte. Jusqu'au jour où ils en auront obtenu autant, les Anglais en seront réduits, pour participer au commerce de l'Égypte, à trafiquer sous les noms de commerçants français.

Mais l'inconvénient de tous les régimes par trop privilégiés est d'attiser les appétits de ceux qui en sont exclus. Et il ne se passe guère plus de dix ans — dix années lucratives pour nos marchands — avant que les Anglais, entrés en campagne à Constantinople, livrent bataille pour obtenir le rétablissement de leur consulat au Caire et une réduction de droits de douane identique à la nôtre.

En 1696, leurs résidents en Égypte se donnent un consul. Notre ambassadeur à Constantinople, Castagnères de Châteauneuf, réussit à empêcher pendant deux ans que la Porte le reconnaisse officiellement. En 1697, notre consul au Caire, Benoist de Maillet, un des plus remarquables parmi les agents chargés de ce consulat sous l'ancien régime, fait tout au monde pour « traverser dans son dessein » d'établissement régulier le consul britannique en instance de reconnaissance. Il l'oblige à restituer toutes les taxes perçues par lui sur ses nationaux et sur les Hollandais, ses protégés ; arrive à lui faire perdre la protection des *janissaires* (1) et à faire prendre par un Turc, ami de la France, le titre de consul d'Angleterre (2). Succès sans lendemain, comme du reste celui de notre ambassadeur à Constantinople. L'année suivante, l'ambassadeur d'Angleterre obtenait du sultan un *hatti-chérif* (3) (ou, comme on écrivait alors, *katchérif*), accordant à ses nationaux la reconnaissance de leur consul au Caire. Maillet essaye encore de s'opposer à l'exécution de cet ordre impérial. Il multiplie les efforts pour créer des difficultés à son indésirable collègue, demande l'autorisation de distribuer aux *puissances du pays*, c'est-à-dire aux autorités locales,

(1) Les janissaires étaient un corps de milice à la protection duquel les consuls avaient droit et qui détachait quelques soldats à la garde des consulats.

(2) Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille. Lettre de Maillet à la Chambre, 1697.

(3) Acte impérial revêtu du chiffre du sultan.

des *donatives*, c'est-à-dire des pots-de-vin. Il met la *Chambre du commerce de Marseille* au courant de la situation, dont il a déjà informé le ministre de la Marine, Pontchartrain :

« Je lui ai aussi rendu compte de ce qui se passe du côté des Anglais pour leur établissement en ce pays, que je traverserai en toutes manières. Le plus difficile (pour les Anglais) reste encore à faire, c'est-à-dire de faire valoir ici des ordres qui n'ont rien d'aussi favorable qu'ils le disent et quand, à la faveur des donatives qui peuvent tout ici, ils parviendront à les faire passer, il n'est pas possible qu'ils ne trouvent dans les suites des traverses qui diminueront beaucoup les agréments qu'ils se promettent. Enfin toutes les apparences sont qu'ils n'y trouveront pas leur compte. Je serais bien aise de savoir si vous approuveriez de grosses donatives pour faire échouer ce dessein (1). »

On sent déjà dans ces lignes le pressentiment de l'insuccès final. Ce pressentiment était juste. Les ordres impériaux émis en faveur des Anglais leur étaient, en effet, plus favorables que Maillet ne l'avait d'abord supposé. En août 1698, nos concurrents exhibent un *commandement* abaissant pour eux les droits de douane en Égypte au même taux que pour nos ressortissants. Maillet ne se tient pas encore pour battu. A peine informé de la nouvelle, il court chez le gouverneur du Caire, Hussein pacha, et chez son *kiaya* (lieutenant). Il les encourage à ne faire aux nouveaux venus aucune diminution sur les droits exigés de tous les étrangers, et leur montre les Anglais obligés, par les engagements commerciaux qu'ils ont contractés, à venir s'établir au Caire, quand même ils n'y jouiraient pas des conditions auxquelles leur donne droit la concession du sultan. Tout son espoir est fondé sur l'intérêt que le pacha, les *grands douaniers* (2) de Boulak (3) et d'Alexandrie, certains corps de *janissaires* enfin, dont la paye est prélevée sur les produits des douanes,

(1) Lettre du 10 mars 1698. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.
(2) Chef de la douane.
(3) Port du Caire sur le Nil.

ont à maintenir intacts les tarifs existants. Encore n'a-t-il grande confiance, ni dans l'effet de ses arguments, ni dans celui des nouvelles *donatives*, dont il pourrait les appuyer. Car il écrit à l'ambassadeur de France à Constantinople : « Les difficultés que je fortifierai autant qu'il sera en moi, les plus fortes sommes, n'auront d'autre succès que n'ont eu à Constantinople les soins de Votre Excellence, si les Anglais sont déterminés à ne rien épargner pour faire passer un *katchérif*, qui leur coûte déjà si cher (1). »

L'événement justifie bientôt cette prévision. Maillet ne peut empêcher l'installation au Caire, sur le pied d'égalité avec les Français, d'un consul et de quelques marchands anglais, qui étayent leur *hattichérif* par des *donatives*, des lettres vizirielles et par l'intervention personnelle d'un *aga* (2) du grand vizir. Lui-même ne juge plus à propos de faire, pour s'y opposer, des dépenses en pure perte.

La concurrence des Anglais n'est pas, d'abord, très redoutable à nos compatriotes. Le sujet britannique investi des fonctions de consul se donne, au dire de Maillet, fort peu de peine pour faire respecter les prérogatives du commerce et son incurie laisse même s'établir, parmi les capitaines marchands, le coûteux usage de faire un présent au pacha, pour obtenir qu'un navire puisse quitter Alexandrie (3). Toutefois, dès 1699, notre consul au Caire n'espère plus la disparition des Anglais que de deux causes : les exigences de leurs créanciers, dont il ne se fait pas faute d'entretenir l'avidité, et le peu de profit de leurs affaires. Celles-ci ne doivent pas, à son avis, les payer de leurs frais, « surtout si l'on continue à perfectionner les draps français, dont on vient de voir ici de très beaux essais ». Pourvu que se maintienne la qualité de notre principal article d'importation en Égypte, nos rivaux ne tarderont pas à perdre goût à la concurrence. « Ainsi, conclut Maillet, offusquant leur commerce

(1) Août 1698. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.
(2) Officier de la maison du grand vizir.
(3) Janvier 1699. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.

naissant et incertain encore par la grandeur et la force du nôtre, il y a beaucoup d'apparences qu'ils pourront abandonner une *Échelle*, dans laquelle ils trouveront très peu de profits (1). »

C'était là faire trop bon marché de la persévérance britannique. Il faut, en effet, attendre plus d'un demi-siècle pour voir l'Angleterre réaliser, par la suppression du consulat du Caire, l'optimiste prévision de Maillet. Mais, de 1699 à 1756 (2), constitués en corps de *nation* (3), sous l'autorité de leur consul, comme le sont alors, dans le Levant, les sujets des principaux pays occidentaux, les Anglais se maintiennent en Égypte, faisant aux Français une concurrence quelquefois redoutable, sans cependant parvenir jamais à les supplanter. Ils leur disputent la protection des étrangers, Gênois, Livournais, Messinois, Vénitiens même, quand la sérénissime république est en guerre avec le Grand Turc ; ils s'efforcent de prendre leur part des revenus considérables et du prestige qui s'attachent à ces protections et du fret qu'elles procurent au pavillon du protecteur. Ils tentent d'enlever à nos compatriotes le privilège du transport des marchandises, pour le compte des Turcs, entre Alexandrie et Constantinople ou d'autres ports ottomans, de ce fructueux cabotage qui, dans la langue du temps et lorsqu'il s'agit du Levant, prend le nom de *caravane*. Ils s'ingèrent enfin dans le trafic, lucratif entre tous, du café de Moka. La graine, dont l'origine n'est plus attestée que par le nom qu'elle conserve encore dans le langage de l'épicerie et de la confiserie, provenait alors effectivement de ce port arabique. Elle avait continué à être apportée d'Arabie en Égypte par la mer Rouge, après que les marchandises de l'Inde eussent cessé, ou peu s'en faut, d'y parvenir par la même voie.

Dès que les Anglais reparaissent en Égypte, Maillet attribue

(1) 10 février 1699. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.

(2) Cf. Paul Masson, *op. cit.*, p. 301-302 et p. 415.

(3) La *nation*, dans les Échelles du Levant, était la collectivité des résidents européens d'une même nationalité, ayant à leur tête leur consul assisté de leurs députés.

leur retour à quelque intention sur la mer Rouge. « Il a paru, écrit-il, par divers *commandements* concernant le commerce de la mer Rouge, qu'ils ont été obligés de supprimer, que la principale vue de leur établissement ici regardait cette mer et sans doute la traite des cafés (1). » Maillet avait de bonnes raisons pour faire cette conjecture. Quelques mois plus tôt, avant que les Anglais eussent réussi à faire reconnaître leur consul au Caire, un de leurs agents s'était rendu d'Égypte aux Indes par la mer Rouge, dans le dessein, ou d'établir une liaison entre ces deux contrées, ou de fonder au moins à Moka un comptoir pour l'exportation du café. Maillet a rapporté alors à la Chambre de commerce de Marseille (2) :

« Un Anglais nommé Henry Tistew, ci-devant consul de sa nation à Tripoli de Syrie, passe à Surate par la mer Rouge et doit, à ce que j'ai appris, revenir à Moka, où il prendra en passant les informations nécessaires pour y faire un établissement à la faveur duquel les Anglais puissent y venir tous les ans y charger les cafés qu'ils croiront pouvoir consommer dans l'Europe. Vous savez combien ce dessein intéresse votre commerce. J'ai cru que cela méritait bien de le faire suivre par quelqu'un de nos messieurs, afin de faire, sur ses informations, ce qui vous conviendra le plus. J'ai, dans cette vue, engagé le sieur Dominique Pascal de faire ce voyage et, pour l'y déterminer, je lui ai donné, au change de 40 pour 100, une plus grosse somme que je ne dois en risquer... J'ai informé M. de Pontchartrain de ce dessein. »

Il n'est plus question, par la suite, du Français mis par Maillet aux trousses de l'agent anglais dans la mer Rouge. Les péripéties de cette *filature* ne sont pas venues jusqu'à nous. Mais le résultat négatif, en fin de compte, des peines que s'est données le consul de France ressort néanmoins du fait que les Anglais ont participé désormais au trafic des cafés. Ils l'ont exploité d'abord par l'intermédiaire de leur factorerie du Caire, ensuite, — quand les prohibitions réité-

(1) Août 1698. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.
(2) 10 mars 1698. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille.

rées de la Porte (1) en ont rendu l'exportation d'Égypte impossible autrement qu'en fraude et à grands frais, — directement par leurs navires, envoyés à Moka (2) par le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Bab-el-Mandeb. Moka est alors devenu pour eux, au début du dix-huitième siècle, une sorte d'*Échelle*, ainsi que leur agent de 1698 paraît avoir eu pour mission d'en étudier la possibilité. Maillet y signalera plus tard la présence régulière de leur pavillon. « Les Anglais vont à Moka et même à Djeddah ; ils y sont bien reçus », lit-on dans une *Description de l'Égypte*, composée en 1735 par l'abbé Le Mascrier, sur des mémoires rédigés par Maillet pendant son séjour au Caire (3).

Ultérieurement, la Compagnie anglaise des Indes renoncera, par raison d'économie, à se servir de ses vaisseaux, pour transporter le café de Moka à Bombay, et le fera venir par des bâtiments du pays. Mais ses intérêts dans le port du Yémen resteront assez importants, ses navires, à l'aller et au retour, continueront à y relâcher assez souvent, pour qu'elle y entretienne un résident. En 1777, le voyageur anglais Irwin (4) y trouvera installé en cette qualité un compatriote, Horseley, dans une factorerie qui recevait les capitaines marchands et leurs passagers. Quant à Djeddah, jusqu'où, théoriquement, les marines des nations chrétiennes n'avaient pas le droit de remonter, les Anglais ne se feront pas faute d'y aborder aussi, pour le plus grand profit pécuniaire du chérif de la Mecque (5), qui, tout en tenant beaucoup à leur clientèle, leur y rendra, à force d'exigences, la relâche très onéreuse.

(1) Entre 1702 et 1706. Cf. Paul Masson, *op. cit.*, p. 413.

(2) Il résulte de la correspondance du consul de France au Caire, Lemaire, qui déploya une grande activité, entre 1708 et 1712, pour ramener ce commerce en Égypte, que la Porte avait interdit, même au *roi d'Iémen*, de laisser charger du café par les Européens à Moka. Mais cette interdiction ne fut pas observée.

(3) Page 206 de l'édition de 1735.

(4) E. Irwin, *Voyage à la mer Rouge et sur la côte d'Arabie...*, etc., traduit par Parraud, Paris, 2 vol., 1792.

(5) La France avait essayé de participer, elle aussi, au trafic des ports d'Arabie et passé en 1737 avec le chérif de la Mecque un traité dont l'intérêt pour elle consistait dans le commerce du café. Cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, Paris, Plon, 1910, p. 29.

II

Aucune tentative anglaise de communication maritime directe entre l'Inde et l'Égypte. — Efforts diplomatiques français sous Louis XIV pour l'ouverture de Suez et la navigation en mer Rouge. — Négociations de La Haye-Vantelet, Nointel, Girardin. — La diplomatie anglaise les ignore. — Ouvrages français traitant de ce sujet. — Pas d'écho en Angleterre. — Velléités autrichiennes de commerce avec l'Inde par Suez. — Livre de D. Jauna. — Soupçons de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople (1750).

Moka et Djeddah étaient indiquées pour servir d'escales sur la route de Suez à l'Inde. Mais cette route ne tente pas de longtemps le commerce anglais. La rentrée de ses négociants au Caire, l'introduction de son pavillon dans la mer Rouge, les relations nouées avec les ports de l'Arabie, ne sont suivies d'aucune tentative de l'Angleterre pour rétablir des communications maritimes directes entre Suez et l'Inde, ramener vers l'Égypte le courant commercial qui s'en était détourné depuis la découverte du cap de Bonne-Espérance, et dériver sur la Méditerranée une partie du trafic de l'océan Indien. C'est là un objet qui, à la fin du dix-septième siècle, et pendant les trois quarts du dix-huitième, paraît encore étranger aux préoccupations du gouvernement et du commerce britanniques, et qui est, en tout cas, exclu de leurs visées. L'activité économique et politique de la Compagnie anglaise des Indes orientales, le rapide développement de ses affaires, la fondation de ses principaux comptoirs (1), ne provoquent en Angleterre aucun intérêt pour la voie de Suez.

(1) La création de la Compagnie anglaise des Indes date de 1599, la fondation du comptoir de Surate de 1612, celle du comptoir de Madras de 1639, celle du comptoir de Bombay de 1661, celle du comptoir de Calcutta de 1690.

Cette voie avait pourtant éveillé déjà l'attention de la France. Louis XIV, à l'instigation de Colbert et de Seignelay, avait renouvelé par trois fois des efforts diplomatiques à Constantinople, afin d'ouvrir la mer Rouge au pavillon français et d'attirer vers l'Égypte, au profit de nos négociants, le commerce de l'Inde (1). En 1665, La Haye-Vantelet, partant en ambassade auprès de la Porte ottomane, avait reçu de Colbert l'instruction d'obtenir du *Grand Seigneur* la permission pour nos compatriotes d'établir des magasins à Suez, des sûretés pour le transport de leurs marchandises entre ce port et la Méditerranée, enfin la franchise de toute imposition en dehors d'un droit de 2 pour 100. En 1669, après l'échec de la mission donnée à La Haye-Vantelet, son successeur, Nointel, avait été chargé de faire une seconde tentative, qui, activement poussée par lui, s'était prolongée jusqu'en 1773. L'année suivante, Nointel, ayant abandonné la partie à Constantinople et se proposant de la reprendre au Caire, d'obtenir du pacha d'Égypte ce que le sultan lui avait refusé, avait commencé à travers tout le Levant un voyage sensationnel et s'était vu arrêter à Jérusalem par une injonction formelle du grand vizir, au moment où il se préparait à passer au Caire. En 1685, Seignelay, reprenant le projet de son père, Colbert, et le perfectionnant par la proposition de percer un canal de jonction entre la Méditerranée et la mer Rouge, avait remis le soin d'y convertir les Turcs à un troisième ambassadeur, Girardin, qui, plus heureux à Constantinople que ses deux prédécesseurs, n'en avait pas moins vu son succès détruit par l'opposition du pacha d'Égypte.

Ces négociations semblent avoir été ignorées du gouvernement britannique. Elles l'ont été, en tout cas, de ses ambassadeurs à Constantinople, dont la correspondance est muette à ce sujet. Les demandes de la France, concernant le passage des marchandises de l'Inde par Suez, n'avaient

(1) Cf. VANDAL, *Louis XIV et l'Égypte*, Paris, Picard, 1830, et *les Voyages du marquis de Nointel*, Paris, Plon, 1900.

pas été présentées à la Porte isolément. Colbert les avait incluses dans des instructions générales sur le renouvellement des capitulations, qu'il voulait faire augmenter d'articles nouveaux. La Haye-Vantelet, puis Nointel les avaient portées devant le sultan et le grand vizir dans les conditions où ils avaient reçu mission de le faire, c'est-à-dire sans séparer la partie du tout. Leurs collègues anglais, lord Winchelsea et sir Daniel Harvey, ont eu connaissance de la négociation franco-turque pour le renouvellement des capitulations ; ils l'ont suivie et en ont rendu compte à leur cour (1). Mais ils ne se sont pas doutés des clauses visant la mer Rouge, Suez et le commerce de l'Inde, qui étaient au nombre des innovations réclamées par la France et contestées par la Turquie. Leurs dépêches n'en ont fait aucune mention. Quand, sur les instructions de Seignelay, Girardin s'est efforcé, à son tour, d'obtenir la concession refusée à ses prédécesseurs, les capitulations, renouvelées en 1673, n'ont plus été en cause et la négociation n'a porté que sur l'affaire égyptienne. Son collègue anglais, lord Chandos, ne s'est néanmoins avisé de rien (2). Dans les trois cas, la route de Suez étant restée fermée, aucun résultat pratique n'a révélé après coup aux ambassadeurs britanniques les tentatives françaises qui leur avaient échappé sur le moment.

Mais l'idée qui avait inspiré les instructions données à La Haye-Vantelet, Nointel et Girardin, s'était aussi, en France, fait jour dans le public. Deux ouvrages avaient traité de la jonction avec l'Inde par l'Égypte, dont le second avait expressément fait allusion aux négociations engagées à cette intention sous Louis XIV. En 1679, avait paru la deuxième édition d'un livre remarquable, *le Parfait Négociant*, où l'auteur, Jacques Savary, avait inséré une étude précise et détaillée de la question, comparant les avantages respectifs d'une communication par terre entre la mer Rouge

(1) Public Record Office, S. P. (*State Papers*), Turkey, vol. 18 et 19, et *Foreign news letters*, vol. 94. Dépêches de lord Winchelsea et de sir D. Harvey.
(2) R. O., S. P., Turkey, vol. 20. Dépêches de lord Chandos.

et la Méditerranée, d'un canal dérivé du Nil et d'un canal maritime direct. En 1735, avait paru cette *Description de l'Égypte*, où l'abbé Le Mascrier, livrant au public les notes et les mémoires de Maillet, rappelait les services rendus jadis par le canal des Pharaons et par celui du khalife Omar; paraphrasait un projet, dont Maillet avait saisi Pontchartrain en 1698, en vue de la « jonction du commerce de l'Inde avec celui d'Europe par la mer Rouge »; signalait enfin les tentatives officielles entreprises sous Louis XIV :

« La cour, y lisait-on, dans le dessein de lier les Indes à l'Égypte et d'ouvrir un jour aux sujets du roi le commerce de cette mer (la mer Rouge), avait pensé autrefois — ce fut sous le ministère de M. Colbert — à faire passer par là les marchandises que la Compagnie des Indes en tire aujourd'hui par l'Océan. Ces marchandises débarquées au Suez, qui est le port le plus voisin du Nil, devaient être conduites de là à Alexandrie et ensuite transportées à Marseille. Tant il est vrai qu'on était alors convaincu des avantages qui pouvaient revenir au commerce du royaume, si on prenait cette route ! On dit que le consul, qui était alors en Égypte, avait été chargé de négocier cette affaire avec le bacha et de lui offrir par une espèce de transit 2 pour 100 de tous les effets qu'on ferait passer du Suez à Alexandrie (1). »

L'essentiel du projet, dont la réalisation avait été tentée diplomatiquement, se trouvait contenu dans ces lignes et porté par elles à la connaissance du public (2).

Le Parfait Négociant et la *Description de l'Égypte* ont eu trop de diffusion, même hors de France, pour n'avoir pas trouvé de lecteur, dans un pays aussi attentif que l'Angleterre aux choses du commerce et aux récits de voyages. Rien

(1) Pages 200-201 de l'édition de 1735.

(2) Nous passons intentionnellement sous silence la célèbre proposition de conquête de l'Égypte présentée, en 1672, par Leibnitz à Louis XIV. Connue seulement de très peu de personnes au moment où elle a été faite, et prise par celles-ci en médiocre considération, elle n'a ensuite été retrouvée qu'en 1803 et publiée, pour la première fois et en résumé, qu'en 1805. Elle n'a donc pu exercer aucune influence sur le mouvement des idées, en France ni à l'étranger, à l'époque où elle s'est produite.

cependant ne permet de dire que les développements consacrés par Jacques Savary et l'abbé Le Mascrier à la route commerciale de Suez aient été spécialement remarqués des Anglais. Et il est de fait que cette route laisse alors leurs marchands, leurs voyageurs, leurs écrivains, aussi indifférents que leurs diplomates et leurs gouvernants.

A cette indifférence totale se produit une première exception au milieu du dix-huitième siècle. En 1750, l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople s'inquiète, tout en affectant de les railler, de tentatives autrichiennes pour commercer par la mer Rouge et Suez. Trois ans auparavant, en 1747, le chevalier Dominique Jauna, intendant général du commerce dans les États de l'impératrice-reine Marie-Thérèse, a publié à Leyde, à la suite de son *Histoire générale des royaumes de Chypres, de Jérusalem, d'Arménie et d'Égypte*, un *État présent de l'Égypte* et des *Réflexions sur les moyens de conquérir l'Égypte et le royaume de Chypres.* Il a, dans le second de ces trois ouvrages, longuement examiné la question du commerce de la mer Rouge et des relations maritimes avec l'Inde, discuté les avantages respectifs des divers procédés de jonction, développé des suggestions en vue d'établir une liaison (1). Il a rappelé les négociations poursuivies par la France sous les ministères de Colbert et de Seignelay. Ces réminiscences et ces perspectives d'avenir paraissent bien n'avoir pas été sans influence sur les velleités que manifeste, peu après, la cour de Vienne de reprendre à son compte les projet des ministres de Louis XIV. Toujours est-il que cette cour envoie alors en Égypte le commissaire général de la Marine en Toscane, un Anglais nommé Lander, ancien facteur de la Compagnie anglaise des Indes à Surate. Sa qualité de sujet britannique ne met pas Lander, devenu commissaire impérial en Égypte, à l'abri des rigueurs de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, sur l'ordre de qui le consul anglais au Caire dépense 600 sequins pour faire chasser son

(1) En s'inspirant assez largement de ses prédécesseurs dans cette étude, Savary, Maillet et Le Mascrier.

compatriote (1). Mis sur ses gardes par cette alerte, le défiant ambassadeur devient très soupçonneux à l'égard de tous ceux que peut tenter la même entreprise. L'année suivante, en 1751, il suffit de l'arrivée inopinée à Constantinople du consul de France au Caire, Lironcourt, pour que l'ambassadeur d'Angleterre le soupçonne d'être venu soumettre au comte des Alleurs, ambassadeur de France, un projet tendant à « établir le commerce français aux Indes orientales par l'isthme de Suez ». Ses soupçons, qui égayent des Alleurs et Lironcourt, tombent cette fois mal à propos, notre consul au Caire jugeant impraticable, pour de multiples raisons, le projet qui lui est indûment attribué (2).

Il ressort de cet exemple que, tout en ne prétendant pas, pour le commerce anglais, à la route de Suez, l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople est pourtant soucieux d'en interdire l'usage aux rivaux de son pays, Français ou Autrichiens. Cette disposition négative répond parfaitement à celle de son gouvernement à la même époque. Non pas que, politiquement, l'Angleterre n'eût déjà sujet d'être en quête d'un moyen d'accès rapide aux Indes, où chaque conflit franco-anglais rallumait une guerre locale entre les compagnies des deux pays. Non pas que, commercialement, elle n'eût pu, comme l'aurait pu la France, trouver avantage à se procurer les marchandises de l'Inde par une voie plus courte et plus économique et à en fournir au passage le marché ottoman. Mais, bien placée pour défier toute concurrence dans l'Atlantique, elle avait à redouter dans la Méditerranée celle de la France, grande puissance méditerranéenne, fortement établie dans le Levant et plus fortement en Égypte que partout ailleurs. Elle pouvait donc ne pas trouver son compte au retour du commerce vers cette ancienne route, dont le besoin ne se faisait pas sentir à elle, celle du cap de Bonne-Espérance lui suffisant. En tout cas,

(1) Cf. Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au dix-huitième siècle*, p. 562.

(2) Cf. Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 562-63.

cette révolution commerciale n'eût pas fait l'affaire de la Compagnie anglaise des Indes orientales, investie du monopole du commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde. Cette Compagnie était intéressée à maintenir le trafic sur la route maritime de l'Océan, dont elle avait le privilège, et à le détourner de la Méditerranée, où il lui était interdit d'opérer. Or, on connaît — et l'on constatera par la suite — l'influence des Compagnies privilégiées sur la politique économique des gouvernements occidentaux au dix-huitième siècle, en Angleterre comme en France, la répugnance de ces gouvernements non seulement à rompre avec le système des privilèges, mais même à toucher aux chartes des compagnies.

III

Prospérité du comptoir anglais du Caire pendant la guerre de Succession d'Espagne. — Rapide déclin depuis 1715. — Situation en 1719. — Elle empire ultérieurement. — Suppression du consulat anglais (1756). — Indifférence de la Compagnie anglaise du Levant au commerce avec l'Égypte.

Excluant donc l'utilisation de l'Égypte pour établir une liaison avec l'Inde, les Anglais ne s'intéressent à elle que pour son riche marché. Après des débuts difficiles, leur établissement y a prospéré, à la faveur des difficultés que la guerre de Succession d'Espagne, éclatant en 1701, a créées au commerce et à la navigation de la France (1). Leurs opérations en ont bénéficié largement ; le ralentissement de notre activité commerciale a favorisé la leur et cette aubaine, prolongée pendant près de quinze ans (1701-1714), a été efficacement mise à profit par leurs nationaux. Quand est survenue la paix d'Utrecht, ils avaient réalisé de notables progrès et leur concurrence avait cessé d'être négligeable. Toutefois, à la suite de cette paix, la reprise des affaires avait été si prompte et si active de la part des marchands de Marseille ; le commerce français du Levant avait si vite retrouvé et même dépassé son ancien développement, que les opérations des Anglais en Égypte n'avaient pas tardé à en pâtir. Quatre ans seulement après les traités d'Utrecht, en 1719, Maillet, revenu au Caire comme inspecteur des Échelles du Levant, trace un tableau peu brillant de la situation dans laquelle il a trouvé le comptoir britannique :

(1) Cf. Paul Masson, *op. cit.*, dix-septième siècle, p. 415, p. 332-352.

« Le commerce même que les Anglais y font est si peu favorable à la consommation de leurs draps que la Compagnie anglaise pour la Turquie n'a pas voulu se charger de cet établissement et y mettre un consul et l'a abandonné à celui qui l'occupe. Il est associé avec un autre marchand et compose avec lui toute la nation anglaise résidente au Caire. Un autre Anglais réside à Alexandrie comme vice-consul, seul marchand. Ils ont au Caire et à Alexandrie des chanceliers qui ne sont pas Anglais et des drogmans du pays. Ils ne laissent pas cependant d'avoir autant de protection que nous et même davantage, parce qu'on sait qu'en les molestant on n'obtiendra rien d'eux, et qu'au contraire en nous suscitant des affaires, nous ne manquerons pas de faire de grandes libéralités, dans l'espérance d'une justice qui ne nous est jamais réellement accordée. Ils font d'ailleurs bonne figure, sont bien logés, ont des chevaux, domestiques et bonne table. Le commerce que le consul et la Compagnie font en Égypte peut aller à 80 000 piastres. Il consiste en quelques draps d'Angleterre, plomb, étain. Des marchandises se chargent par les juifs pour l'Italie sur leurs vaisseaux, et pour la Turquie. Mais cette dernière branche de commerce n'est pas moins affaiblie pour leur bannière que pour la nôtre (1). »

Trois personnes confortablement installées, vivant bien, faisant bonne chère mais peu d'affaires, voilà donc toute la colonie britannique en Égypte à cette époque. Malgré des résultats médiocrement rémunérateurs, les Anglais pourtant n'abandonnent pas la place, ni ne renoncent à profiter des occasions pour accroître leur influence. C'est ainsi qu'en 1748 leur consul au Caire reçoit de l'internonce impérial (2) à Constantinople les provisions du consul de Toscane, qui font passer sous sa protection les Livournais (3). Médiocre acqui-

(1) Document communiqué par M. Paul Masson, Arch. nation. marine, B. 7-275.

(2) Internonce impérial est le titre porté jusque vers 1856 par le représentant diplomatique d'Autriche.

(3) Par application d'une décision de la cour de Vienne qui confia aux agents

sition que la protection britannique en Égypte pour ces anciens clients de la France ! Car le déclin de l'activité commerciale anglaise ne fait que s'y accentuer pendant le cours du dix-huitième siècle, époque par excellence de la prospérité du commerce français dans le Levant en général et en Égypte en particulier. En 1756, le consul anglais, resté seul de sa nation au Caire, se démet enfin de sa charge et, en attendant de pouvoir s'en aller, se place sous la protection du consul hollandais, qu'il protégeait auparavant. Dix ans plus tard, en 1766, d'après une lettre de Vergennes, ambassadeur à Constantinople, au duc de Praslin, ministre de la Marine, la décadence du négoce anglais est encore plus profonde (1). La guerre de Sept ans, grâce à l'activité et à l'audace des corsaires français en Méditerranée, lui a été funeste.

Dans cette concurrence commerciale, qui s'est toujours, tôt ou tard, terminée par leur défaite et leur élimination, les Anglais se sont, dès le principe, placés dans des conditions d'infériorité par rapport aux Français. Le Caire ni Alexandrie n'ont été pour eux une *Échelle* au même titre que Constantinople, Smyrne, Salonique et Alep. La puissante compagnie à charte, qui a reçu, en 1581, le monopole du commerce britannique dans le Levant (2), ne possède pas en Égypte d'établissements réguliers. Elle laisse seulement des marchands, rattachés à elle par un lien de pure forme, s'y installer et trafiquer pour leur propre compte. Il s'ensuit que ces simples particuliers ne disposent pas des mêmes moyens qu'une grande compagnie ; que la métropole ne soutient pas leurs efforts au même degré ; enfin que leurs opérations mêmes sont grevées de certaines servitudes. Par exemple, ils sont soumis à l'obligation de faire toucher leurs navires, à l'aller

consulaires anglais la représentation des Toscans dans plusieurs Échelles du Levant. Cf. Paul MASSON, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 385.

(1) Cf. Paul MASSON, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 369.

(2) Instituée en 1581 par la reine Élisabeth, définitivement organisée en 1606 par Jacques Ier, restaurée, après la révolution anglaise, par Charles II en 1661, la *Levant Company* ou *Turkey Company* a subsisté pendant toute la durée des dix-septième et dix-huitième siècles avec un règlement à peu près invariable.

et au retour, dans des ports intermédiaires, le droit de naviguer *à droiture* entre l'Angleterre et le Levant et *vice-versa* étant le privilège exclusif de la Compagnie.

Le fait que celle-ci s'abstienne d'un établissement régulier en Égypte prouve qu'elle hésite ou répugne à entrer résolument en lutte avec la France sur le marché égyptien, donc qu'elle persiste à n'y attacher qu'une importance commerciale secondaire.

IV

Établissement de la prépondérance anglaise aux Indes (1762-63). — Usurpation d'Ali bey d'Égypte (1766). — Guerre turco-russe (1768). — Décadence ottomane. — Aucune influence sur l'indifférence anglaise à l'Égypte. — Politique anglaise en Orient. — Les îles de l'Archipel, la Crète.

En 1762 les préliminaires de Fontainebleau, en 1763 le traité de Paris ont enregistré la renonciation de la France à toute prétention politique sur l'Inde ; transféré à l'Angleterre toutes les conquêtes de Dupleix et de Bussy, tous les établissements de la Compagnie française des Indes, à l'exception des cinq comptoirs que nous possédons encore ; fondé, en un mot, la domination britannique sur les ruines de la nôtre.

En 1766, un des vingt-quatre beys mameluks d'Égypte, Ali bey, sorte de Mehemet Ali avant la lettre, s'élève au-dessus des autres, dont il fait assassiner ou exile un certain nombre ; embarque pour Constantinople le pacha du Caire, gouverneur d'Égypte au nom du sultan de Turquie ; refuse le tribut à la Porte ottomane ; fait battre monnaie et prend le titre de sultan d'Égypte, dont il exerce tous les pouvoirs. Ce coup d'État crée en Égypte une situation de fait équivalente à une entière indépendance. Par là est achevée une évolution commencée depuis une vingtaine d'années et poursuivie, d'usurpations en usurpations, sous le principat de divers mameluks, jusqu'à une émancipation pratiquement complète. Au cours des années qui suivent sa rupture avec Constantinople, Ali bey, profitant des graves embarras de

la Turquie, dirige des expéditions contre le Hedjaz, la Palestine et la Syrie (1).

En 1768 éclate, entre la Russie et la Turquie, une guerre qui se prolongera six ans. Cette guerre attire rapidement sur les Turcs des désastres militaires sans précédent dans leur histoire ; révèle subitement le degré de leur décadence ; fait redouter le démembrement de leur empire et se termine, en 1774, par une paix chèrement achetée, qui ne paraît pas devoir leur assurer un répit de longue durée. La crainte de voir la Turquie s'effondrer sous les coups de l'Autriche et de la Russie va faire germer et croître peu à peu en France l'idée de prendre une part de ses dépouilles, si elle ne peut être sauvée. L'importance des intérêts français en Égypte, l'exceptionnelle valeur économique et politique de ce pays inciteront certains de nos compatriotes à voir en lui notre part éventuelle des dépouilles ottomanes ; et son état d'effective indépendance à l'égard de la Turquie les engagera à y chercher, le cas échéant, notre compensation aux acquisitions, réalisées ou prévues, des Russes et des Autrichiens en Orient (2).

Voici donc, se succédant en un petit nombre d'années, une série d'événements, qui, tous, sont essentiellement propres à augmenter l'intérêt de l'Égypte aux yeux de l'Angleterre. Ils ne l'augmentent pourtant immédiatement sous aucun rapport et jamais, après quelques années, que sous un seul : la communication avec l'Inde.

Au moment où éclate la guerre turco-russe (1768), deux ans après l'usurpation d'Ali bey au Caire, cinq ans après l'avènement de la prépondérance anglaise aux Indes, l'Angle-

(1) Pour ces événements, cf. entre autres VOLNEY, *Voyage en Syrie et en Égypte en* 1783-85, Paris, 1787. contenant une histoire d'Ali Bey ; SAVARY, *Lettres sur l'Égypte*, Paris, 1786, contenant également une biographie d'Ali Bey ; E. LOCKROY, *Ahmed le Boucher, la Syrie et l'Égypte au dix-huitième siècle*, Paris, 1888 ; nos ouvrages *les Origines de l'expédition d'Égypte* et *les Échelles de Syrie et de Palestine au dix-huitième siècle*.

(2) Pour les manifestations de cette idée en France avant 1798, ainsi que pour celles de l'idée de la communication avec l'Inde, cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, dont c'est proprement le sujet.

terre — son consulat supprimé en Égypte — n'est tenue au courant de ce qui s'y passe que grâce à la présence, au Caire et à Alexandrie, d'agents officieux de son ambassadeur à Constantinople, John Murray. Celui du Caire, un Italien, correspond en français avec l'ambassadeur, par qui il est nommé. C'est surtout, d'après sa correspondance, un agent d'information, transmettant les nouvelles locales, parfois intéressantes, car l'Égypte continue à être le théâtre d'événements importants : Ali bey s'y affirme de toutes manières comme le souverain du pays, réduit ses rivaux à la condition de sujets, entreprend des campagnes au dehors, accroît sa puissance et son indépendance. Mais John Murray ne paraît pas en avoir grand souci, pas plus, en tout cas, que des nouvelles provenant de toute autre province ottomane ; et les affaires d'Égypte, qui occupent peu de place dans sa correspondance, y obtiennent rarement plus que quelques lignes de simple information. Il a aussi un « vice-consul » à Alexandrie, étranger comme le premier, comme lui se bornant à transmettre des nouvelles, qui sont généralement les mêmes (1).

On ne voit point qu'à Londres, où l'ambassadeur les communique sommairement, ces nouvelles éveillent, chez les membres du cabinet, plus d'intérêt que chez John Murray à Constantinople. Il est très rare qu'une allusion y soit faite dans les réponses du secrétaire d'État pour les Affaires étrangères. Le succès surprenant avec lequel un bey mameluk se soustrait en fait au pouvoir de la Porte ne provoque pas, en Angleterre, la crainte de voir l'Égypte, une fois détachée de l'Empire ottoman, tomber sous la domination d'une puissance chrétienne. On ne trouve pas trace d'une telle appréhension dans la correspondance officielle, non plus que de visées anglaises sur la vallée du Nil. Car, à l'affaiblissement de l'autorité du *Grand Seigneur* en Égypte ne correspond, à Londres, aucune velléité d'y recueillir sa succession.

(1) R. O., S. P., Turkey. Lettres de John Murray, 13 novembre 1768 2 mars 1769, 1er juillet 1769, 3 juillet 1770.

Les défaites de la Turquie, sa décadence militaire ne font bénéficier l'Égypte d'aucune attention particulière de la part de l'Angleterre. Le danger dont l'Empire ottoman est menacé, la certitude des lourds sacrifices territoriaux auxquels il sera contraint, même l'hypothèse de son effondrement et de sa dislocation, qui apparaît une ou deux fois dans les dépêches de Murray, ne dirigent pas sur l'Égypte la pensée des ministres britanniques. Le sort de cette contrée ne leur cause pas plus de préoccupation que celui du reste de l'Empire, dont la disparition, hâtons-nous de l'ajouter, est considérée par eux comme peu plausible.

La politique anglaise, comme, à la même époque, la politique française, tend à protéger, à conserver la Turquie. La principale affaire dont s'occupe, du commencement à la fin de la guerre turco-russe, l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, consiste à procurer la médiation à son gouvernement, qui s'en promet un accroissement de prestige en Europe et d'influence en Turquie même, ainsi qu'une occasion de limiter les pertes turques : politique excluant *a priori* toute acquisition territoriale aux dépens de l'Empire ottoman, en Égypte aussi bien qu'ailleurs. Tout entiers à la préparation de ce rôle de médiateurs, dont ils seront frustrés en fin de compte, ni John Murray, ni le secrétaire d'État ne semblent même effleurés par la tentation, soit de profiter des victoires russes pour faire main basse sur un morceau de territoire turc, soit de prendre leurs précautions pour ne pas rester les mains vides en cas de partage. L'effet de cette tentation étant essayé à Londres par les Russes, il est négatif.

En 1772, la Russie offre à l'Angleterre, pour la mettre dans ses intérêts, une île de l'Archipel (1). Le gouvernement anglais refuse péremptoirement, déclarant ne vouloir, ni sortir de la neutralité, ni retirer aucun avantage de la défaite des Turcs. Cette réponse fait honneur à sa loyauté, mais aussi à son sens politique. Car il sait que la moindre hésitation de sa part,

(1) S. P., Turkey, 48. Le secrétaire d'État Rochford à Murray, 25 décembre 1772.

tôt ou tard connue de ses rivaux et par eux divulguée à Constantinople, y serait exploitée pour y miner son crédit et compromettre ses chances de médiation (1). Il sait aussi que son désintéressement est un frein aux ambitions d'autrui : or, sauvegarder le plus possible de la Turquie l'intéresse infiniment plus que s'en approprier un lambeau. Lui eût-on offert l'Égypte, au lieu d'une île de l'Archipel, sa réponse eût été la même pour les mêmes raisons : sa politique était incompatible avec une participation quelconque au dépeçage. Mais il est à noter que la Russie, lorsqu'elle a voulu l'allécher, n'a pas songé à lui offrir l'Égypte. Ce n'est pourtant pas qu'elle lésinât sur le prix : que n'eût-elle pas donné au contraire, surtout de ce qui ne lui appartenait pas, pour débaucher l'Angleterre ! C'est donc qu'elle ne lui connaissait pas de visées sur l'Égypte, qu'elle n'avait pas sujet de lui en supposer, parce que l'intérêt britannique y apparaissait comme nul.

C'est aussi sur l'Archipel, pas sur l'Égypte, que l'Angleterre elle-même attribue alors des convoitises à autrui : à la Russie et à la France. Le secrétaire d'État Rochford demande à Murray son avis sur le préjudice que causerait au commerce anglais du Levant l'acquisition par la Russie d'une île de l'Égée (2). L'ambassadeur répond évasivement, mais non sans indiquer que les Russes cherchent effectivement à étendre leur domination parmi des îles et sur des côtes, habitées en majorité par leurs coreligionnaires ; impossible, conclut-il, de deviner ce que peut produire le temps, dans une nation entreprenante et puissante (3). Plus méfiant encore envers la France, c'est également dans l'Archipel, et spécialement en Crète, qu'il la suspecte de vouloir s'établir. La cour de Versailles, écrit-il en 1773, pourrait bien avoir, pour envoyer sa flotte dans les eaux du Levant, une autre raison que le désir de secourir le sultan. Cette raison serait,

(1) Cf. S. P., Turkey, 49. Murray à Rochford, 17 février 1773.
(2) S. P., Turkey, 48. Rochford à Murray, 25 décembre 1772.
(3) S. P., Turkey, 48. Murray à Rochford, 7 février 1773.

selon lui, de prendre possession d'une ou plusieurs îles de l'Archipel, dans le cas où une vigoureuse campagne des Russes viendrait à renverser le gouvernement turc. « Candie serait, dit-il (1), une importante acquisition pour la France, vu que celle-ci tire chaque année, à peu de frais, de la production locale pour plusieurs millions ; que les marchands français sont prêts à avancer de l'argent sur la récolte, avant qu'elle pousse, aux pauvres fermiers opprimés par la tyrannie de leurs gouverneurs, avances par le moyen desquelles ils les tiennent continuellement. » Le pacha de Candie, mande-t-il encore, avait rapporté à la Porte que le consul de France lui avait demandé un port pour les flottes française et espagnole : requête qui confirme Murray dans ses soupçons, partagés d'ailleurs par les Turcs. Car un envoyé du grand vizir, causant un jour avec l'ambassadeur anglais, lui pose cette question : « Qu'aurait fait l'Angleterre, si la France avait saisi une de nos îles (2)? »

Leurs soupçons égaraient les Anglais comme les Turcs. Il en faut retenir toutefois que, dirigés vers l'Archipel, particulièrement vers la Crète, ils excluaient totalement l'Égypte. L'intérêt des Anglais n'était donc pas appelé sur ce pays par la moindre crainte que la France, leur rivale par excellence, songeât à s'en emparer.

(1) S. P., Turkey, 49. Murray, 17 juin 1773.
(2) S. P., Turkey, 49. Murray, 3 juillet 1773.

V

Le développement des intérêts politiques et commerciaux de l'Angleterre dans l'Inde éveille l'attention de certains Anglais par rapport à Suez. — Les deux procédures possibles pour ouvrir le passage.

Des trois événements qui, en peu d'années, s'étaient succédé dans l'Inde, en Égypte et dans le Levant, le seul qui exerçât, au bout de quelque temps, une influence sur les dispositions de l'Angleterre par rapport à l'Égypte, est la reconnaissance de sa situation prépondérante aux Indes et le progrès d'activité commerciale qui s'en est suivi. Encore ce facteur n'a-t-il, de longtemps, agi que sur les dispositions de simples particuliers, — d'un voyageur entreprenant et clairvoyant, de capitaines marchands adonnés à la navigation des mers tropicales, de négociants établis aux Indes, — et sur celles d'un gouverneur général du Bengale, doué d'un remarquable esprit d'entreprise, Warren Hastings; pas sur celles du gouvernement métropolitain ni de la Compagnie des Indes.

Contrairement au dix-septième siècle et aux trois premiers quarts du dix-huitième, qui ne nous ont fait constater aucune tentative anglaise pour mettre l'Europe en communication avec l'Inde par Suez et la mer Rouge, les trente dernières années du dix-huitième siècle vont donc nous faire assister, de la part de sujets anglais, à de persévérantes initiatives, longtemps contrecarrées, en tant qu'elles concernaient le commerce, par leur propre gouvernement.

Deux procédures différentes se sont constamment offertes à ceux qu'a tentés, en France, en Angleterre ou ailleurs, l'éta-

blissement de relations maritimes entre l'Europe et l'Inde à travers l'Égypte. L'une a consisté à s'adresser à Constantinople, au pouvoir suzerain, pour s'assurer les autorisations et garanties nécessaires à la réalisation du projet ; l'autre, à s'adresser au Caire, aux autorités locales. La première est celle à laquelle a recouru, sous Louis XIV, la diplomatie française ; elle convenait à des initiatives officielles et était appropriée à un temps où le pouvoir de la Porte ottomane était effectif en Égypte. La seconde est celle à laquelle recourront les Anglais à partir de 1770 ; elle convenait à des initiatives privées et était appropriée à un temps où les beys d'Égypte jouissaient d'une indépendance de fait.

L'idée du projet même est, nous l'avons constaté, ancienne et essentiellement française. Elle s'est manifestée en France dès le seizième siècle (1), avant de faire, au dix-septième, l'objet des campagnes diplomatiques que nous avons rappelées. L'idée de la nouvelle procédure à suivre n'appartient pas davantage en propre aux Anglais. Nointel l'a déjà eue, quand, ayant échoué dans sa négociation à Constantinople, il s'est mis en route pour le Caire, à travers l'Asie Mineure, l'Archipel, la Syrie et la Palestine (2). En 1765, un négociant marseillais, Meynard, l'a formulée explicitement, en suggérant au duc de Praslin, ministre de la Marine, de s'entendre avec les beys d'Égypte pour l'admission des navires français à Suez, sans passer par la Porte ottomane ; et en 1767 un autre négociant marseillais, Seymandi, s'est offert à tenter l'expérience à ses risques et périls, ne demandant rien à son gouvernement, que le privilège du commerce de l'Inde par la mer Rouge (3). Mais le gouvernement français n'avait été, à ce moment-là, enclin à accueillir ni l'une, ni l'autre de ces propositions. Si le duc de Praslin songeait à détourner les exportations des Indes vers la Méditerranée, c'était par la

(1) Cf. Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine française*, t. IV, p. 201 à 205.
(2) Cf. plus haut p. 10.
(3) Cf. Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 563-564.

seconde des deux voies traditionnelles de pénétration dans l'océan Indien : celle d'Alep, de Bassorah et du golfe Persique (1). Le champ était donc libre aux Anglais du côté de la mer Rouge et de Suez.

(1) Cf. notre plaquette *les Échelles de Syrie et de Palestine au dix-huitième siècle*, Paris, Plon, 1907 (extrait de la *Revue d'histoire diplomatique*).

CHAPITRE II

LE VOYAGE ET LA NÉGOCIATION DE JAMES BRUCE. — L'EXPÉDITION DE LA « MINERVE » ET LE TRAITÉ DE 1775

I

James Bruce à Alexandrie et au Caire (1768). — Son séjour à Djeddah (1769). — Son entente avec le capitaine Thornhill. — Son départ pour l'Ethiopie. — Ali bey et Carlo Rosetti. — Expédition militaire égyptienne à Djeddah et la Mecque (1770). — Essai de commerce par Suez. — Propositions adressées à Calcutta ou à Londres. — Renversement de la domination égyptienne au Hedjaz. — Chute d'Ali bey. — Retour de Bruce au Caire (1773). — Son accord avec Mohammed-Abou-Dahab bey. — Firman, lettres et instructions envoyées aux Indes. — Retour de Bruce à Londres. — Décevant accueil de lord North.

Pour quelques Occidentaux du dix-huitième siècle, Français et Anglais principalement, rouvrir l'ancienne route commerciale d'Europe aux Indes, par l'isthme de Suez et la mer Rouge, a été quelque chose de comparable à ce que fut aux alchimistes du moyen âge la recherche de la pierre philosophale. Le récit qui suit en est un exemple.

En juin 1768, arrive à Alexandrie un Anglais, James Bruce, ancien consul d'Angleterre à Alger, déjà connu par ses voyages dans les Régences barbaresques (1). Venant alors de Turquie d'Europe et d'Asie, il passe d'Alexandrie au Caire, où, n'ayant pas trouvé établi un seul de ses compa-

(1) On a longtemps appelé ainsi, ou simplement *Barbarie*, les régences de Tripoli, Tunis et Alger. L'empire du Maroc faisait également partie de la *Barbarie.*

triotes, il est l'hôte de deux négociants français, MM. Julien et Bertrand. Pendant son court séjour au Caire, il approche le mameluk Ali bey, souverain de fait de l'Égypte, qu'on a, avec indulgence mais non sans quelque raison, prétendu hanté par certaines des vastes conceptions de Bonaparte, de Méhémet-Ali et de Ferdinand de Lesseps; il rencontre aussi les familiers d'Ali bey, entre autres le négociant vénitien Carlo Rosetti. Ensuite, il visite la Haute-Égypte jusqu'à Assouan; redescend le Nil jusqu'à Keneh; franchit le désert pour gagner le port de Kosseir, sur la mer Rouge; traverse cette mer et aborde à Tor, dans la péninsule du Sinaï; enfin, longeant la côte d'Arabie, touche à Yambo et atteint Djeddah, en mai 1769. De là, il se propose de passer en Abyssinie, but de son voyage d'exploration, et de redescendre en Égypte par la haute vallée du Nil.

Les navires anglais fréquentaient Djeddah depuis la fin du dix-septième siècle et leurs capitaines marchands y possédaient à terre des installations et des magasins. Mais ils ne pouvaient pas dépasser ce port vers le nord; car les ordres de la Porte ottomane interdisaient aux *Francs*, c'est-à-dire aux chrétiens de toutes nationalités, de naviguer en mer Rouge au delà de Djeddah, par conséquent de pousser jusqu'à Suez (1).

Ayant trouvé à Djeddah neuf bâtiments britanniques en provenance des Indes, Bruce est accueilli par les capitaines, notamment par Thornhill, commandant le *Marchand-du-Bengale*, et par Thomas Price, commandant le *Lion* de Bombay, qui lui offrent l'hospitalité. Ses hôtes lui signalent l'intérêt qu'ils auraient à pouvoir naviguer dans la partie septentrionale de la mer Rouge et remonter à Suez. « Dans les diverses conversations que j'eus avec les négociants anglais de Djeddah, écrit Bruce (2), ils se plaignirent beau-

(1) Strictement même, la navigation sous un pavillon chrétien quelconque n'était autorisée par la Turquie que jusqu'à Moka.

(2) Cf. Bruce, *Voyage aux sources du Nil, en Nubie et en Abyssinie* traduction française, Paris, 1790, 4 vol., t. I., p. 328.

coup de la manière dont ils étaient traités par le chérif de la Mecque et par ses officiers. Chaque voyage, les droits de la douane et les taxes qu'on leur imposait étaient augmentés, leurs privilèges mis de côté, et l'on se servait des moyens les plus injustes, les plus oppressifs pour leur extorquer des présents. Je leur demandai si, en obtenant du bey du Caire la permission de faire aller leurs vaisseaux jusqu'à Suez, il se trouverait des négociants des Indes qui voulussent entreprendre ce voyage. Le capitaine Thornhill me promit que, pour lui, la saison qui suivrait l'arrivée de cette permission dans l'Inde, il expédierait pour ce port son navire, le *Marchand-du-Bengale*, sous le commandement du capitaine Greig... Ce plan fut concerté entre le capitaine Thornhill et moi seulement ; et quoiqu'il eût tout l'air, je l'avoue, d'un projet imaginaire, puisqu'il ne devait être entrepris qu'au retour de mon voyage en Abyssinie et en Nubie, dans lequel j'avais tant d'obstacles et de dangers à surmonter, il fut cependant exécuté de la même manière que nous l'avions arrêté. »

Avant d'être entrepris et mené à bien grâce à lui, le plan de Bruce va, toutefois, être mis à l'essai en dehors de lui. Parti de Djeddah le 8 juillet 1769, notre voyageur disparaît, en effet, pendant trois ans et demi, employés à parcourir l'Éthiopie et le Soudan, à la recherche des sources du Nil, dont il redescend ensuite la vallée à petites journées. Ce temps suffit pour que Suez s'ouvrît et se fermât à des importations anglaises de l'Inde.

Le négociant vénitien Carlo Rosetti (1), intelligent, actif et entreprenant, en grande faveur auprès d'Ali bey, qui écoutait volontiers ses conseils en matière de commerce et même de politique, avait inspiré à ce mameluk le projet de ranimer, au profit des recettes de la douane égyptienne, le courant commercial qui avait existé jadis entre les Indes et l'Égypte. A la fin de 1769, Ali bey, en révolte ouverte contre le gouvernement turc, qui était engagé dans une guerre désas-

(1) Cf. Volney, *op. cit.*, t. I, note de la p. 105, et Bruce *op. cit.*, t. I, p. 32.

treuse contre la Russie, décida de s'emparer du Hedjaz et arma à Suez des vaisseaux, qui portèrent un corps de débarquement à Djeddah, pendant qu'un corps de cavalerie marchait sur la Mecque et s'en rendait maître. Cette conquête devait permettre la réalisation du projet économique de Rosetti. « Le fameux Ali bey, écrit le voyageur anglais Irwin (1), avait formé le plan de conquérir l'Arabie, afin d'assurer au gouvernement de l'Égypte, dont il était le chef, le libre commerce de la mer Rouge et des côtes de l'Inde. L'exécution de ce plan, aussi bien conduit que bien conçu, fut terminée en 1770 par la prise de la Mecque et par l'expulsion du chérif régnant. Une créature d'Ali bey fut mise à sa place et tout promettait au conquérant la possession tranquille des avantages qu'il avait en vue. » Ce témoignage est confirmé par celui de Volney, qui, pendant un séjour de sept mois au Caire, fut renseigné par Rosetti et par les négociants français sur les intentions d'Ali bey. « Son dessein, rapporte Volney (2), était de faire de Djeddah l'entrepôt du commerce de l'Inde ; et ce projet, suggéré par un jeune négociant vénitien, admis à sa confiance, devait faire abandonner le trajet par le cap de Bonne-Espérance et lui substituer l'ancienne route de la Méditerranée et de la mer Rouge. » Au frère de Carlo Rosetti, Balthazar, était réservée la direction de la douane de Djeddah, grasse prébende.

L'acquisition de ce port mettait Ali bey en contact, par l'entremise de ses lieutenants (car il n'y alla jamais lui-même), avec les capitaines anglais dont les navires y touchaient. Stylé par Rosetti, s'entendit-il avec eux sur le transport et l'admission de leurs marchandises à Suez? Volney ne le dit pas. Mais le consul français au Caire, Damirat, rapporte (3) « qu'une convention est intervenue entre le bey et des négociants anglais, indépendants de la Compagnie anglaise des Indes, et que le pavillon britannique a paru à Suez du vivant

(1) Irwin, *op. cit.*, t. I, p. 96.
(2) Volney, *op. cit.*, t. I, p. III.
(3) 24 février 1773. Arch. Aff. étr., Correspondance consulaire. Le Caire.

d'Ali. » Le voyageur français Savary, souvent en contradiction avec Volney, est d'accord avec lui pour constater, sous le même règne, des tentatives de liaison commerciale avec l'Inde, dont il signale un commencement d'exécution : « Lorsque Ali bey, écrit-il (1), eut assuré la sûreté des caravanes, quelques navires anglais abordèrent à Suez, chargés des étoffes du Bengale, dont ils trouvèrent un débit fort avantageux. » Enfin, une indication concordante est fournie par un firman de la Porte, émis en 1779 : « Au temps d'Ali bey, un petit bâtiment remonta à Suez ; à bord se trouvait un personnage inconnu, porteur de présents pour le bey et déclarant qu'il ne venait là que pour charger. Les Anglais s'étaient figurés que, autorisés par un tel précédent, il leur serait loisible de revenir en tous temps et toutes saisons (2). » Un premier essai de commerce par Djeddah et Suez, entre l'Égypte et l'Inde, semble donc bien avoir suivi l'expédition d'Ali bey au Hedjaz.

La proposition a alors été faite, à Calcutta ou à Londres, de constituer aux Indes une société pour expédier directement, du Bengale à Suez, à la fin de 1773, un navire chargé de marchandises. L'auteur de cette proposition (3) (son nom ne s'est pas conservé), se trouvant en 1770 à Djeddah, avait écrit à Ali bey, « en l'engageant à ouvrir une route commerciale directe vers Suez ». Ali bey avait, l'année suivante, « adressé une lettre très sensée au gouverneur des établissements anglais du Bengale », dont il avait sollicité l'assistance pour l'ouverture d'un tel commerce, promettant toute sa bienveillance et tout le secours en son pouvoir. Que cette promesse fût tenue, l'auteur de la proposition n'en doutait pas, « Ali bey étant l'objet du meilleur des témoignages, même de la part des habitants du pays conquis » (le Hedjaz). Les marchands anglais qui risqueraient leurs biens dans

(1) SAVARY, *Lettres sur l'Égypte*, t. III, p. 87, édition de 1786.

(2) Cité par Georges BALDWIN, *Political recollections relative to Egypt*, Londres, 1801, préface, p. 11-12.

(3) British Museum. Additional Manuscripts. 29210, f[os] 428-429. « Propositions pour un commerce vers Suez. »

l'entreprise seraient donc à l'abri de ces impositions vexatoires, si souvent pratiquées par les autorités ottomanes. Et quelles conditions exceptionnelles ne leur offrait pas Suez? « Suez présente tous les avantages qui peuvent être désirés, comme port de commerce pour les possessions turques et le Levant, étant situé si près du Grand-Caire, que les caravanes peuvent y aller en cinq ou six jours. » Les seules raisons qui pouvaient avoir fait négliger un port si bien situé consistaient dans « les longues divisions qui avaient existé en Égypte et dans la bigoterie des Turcs pour leur chère tombe de Mahomet, près de Djeddah ». Mais l'Égypte était désormais en paix et resterait probablement calme, le pouvoir d'Ali bey étant fondé sur une force effective et sur l'affection de ses sujets. Les gardiens de la tombe de Mahomet étaient, par contre, connus pour « une vile racaille, une bande de brigands coupables des crimes les plus atroces ». Leur rapacité détournait les négociants d'exposer des marchandises sur la voie périlleuse du Hedjaz : ce qui ne pouvait que profiter au trafic maritime par Suez. Pour diminuer les risques d'une navigation encore inconnue, entre Djeddah et Suez, des pilotes, des cartes seraient nécessaires, un cartographe, une chaloupe, deux longues embarcations. Les conditions essentielles, pour mettre l'entreprise sur pied, se ramenaient à trois : que l'honorable Warren Hastings, gouverneur général du Bengale, en fût « le fondateur et le père » ; que trois administrateurs fussent nommés par lui ; que ceux-ci se réunissent aussitôt pour constater à combien se monteraient les souscriptions, envoyer des présents et une lettre à Ali bey, et tenir un navire prêt à prendre la mer en novembre 1773. D'autres suggestions (1) concernaient la constitution de la société, le montant du fonds social, le nombre et la valeur des actions, les pouvoirs des administrateurs, le contrôle à exercer par les souscripteurs, l'achat d'un navire de 4 à 500 tonnes et d'un plus petit de 150, enfin la répar-

(1) « Propositions pour le voyage à Suez. » Br. Mus. Add. Mss. 29210, f[os] 426-426[d].

tition d'un dividende dès le retour du premier vaisseau envoyé à Suez.

Avant l'époque prévue pour l'exécution de ce projet, l'Égypte et le Hedjaz avaient changé de maître ; le Caire, Suez, Djeddah avaient échappé à la loi d'Ali bey.

La domination égyptienne au Hedjaz ne fut pas de longue durée. « Peu après » la conquête, indique Volney sans préciser de date, les Arabes chassèrent de la Mecque et Djeddah les garnisons des mameluks et y rétablirent l'autorité légitime du chérif, sous la suzeraineté du sultan de Constantinople. En Égypte même, Ali bey ne tarda pas à être renversé : en 1772, son lieutenant et gendre, Mohamed-Abou-Dahab (1), le force à chercher un refuge en Syrie et prend sa place. La garantie personnelle, sous laquelle les Anglais ont pu, à partir de 1770, faire usage du port de Suez, devient caduque par la déchéance et la fuite du bey mameluk qui la leur a donnée ; la restauration du chérif de la Mecque à Djeddah les coupe de tout contact avec l'Égypte ; ils ne peuvent s'assurer des dispositions du nouveau despote intronisé au Caire : le trafic, à peine amorcé, est suspendu.

Telle est la situation quand, le 10 janvier 1773, Bruce est de retour au Caire, ayant accompli, dira plus tard Volney, « le voyage le plus hardi qu'on ait tenté en ce siècle ». Son extérieur est plutôt d'un brigand que d'un étranger de distinction, lorsqu'il arrive au couvent copte de Saint-Georges, aux portes de la ville. « Je n'avais point, dit-il (2), de chemise sur le corps, et il y avait quatorze mois que je n'en avais eue. J'avais une veste et des culottes longues, de grosse étoffe de laine brune, et une couverture de la même étoffe, qui me servait de manteau ou de capote. J'avais rasé à Farchout ma longue barbe, mais je portais encore de longues moustaches. Ma coiffure était une mousseline blanche, roulée autour d'un bonnet rouge, à la turque, qui me servait le jour

(1) Mohammed-Abou-Dahab signifie Mohammed-père de l'or, surnom donné à ce bey à cause de sa cupidité et de sa richesse.

(2) BRUCE, *op. cit.*, t. IV, p. 718.

et la nuit. Je portais en outre sur ma veste une grosse ceinture de laine, qui me faisait huit ou dix fois le tour du corps et qui remontait jusqu'à l'estomac. J'étais pieds nus. Deux pistolets anglais, montés en argent, étaient passés dans ma ceinture, à gauche, et j'avais à droite un couteau accourbé à l'abyssinienne, dont le manche était de corne de rhinocéros. »

Mandé par Mohamed-Abou-Dahab bey, le soir même de son arrivée, l'aspect de Bruce est si misérable, son accoutrement si insolite, que c'est en suspect qu'il est amené au palais par les soldats chargés de l'y conduire. Exténué, perclus de douleurs, les pieds ensanglantés, il excite la surprise et la pitié du bey, qui a peine à reconnaître en lui l'Anglais de qualité, accueilli avec faveur par Ali bey, près de quatre ans auparavant. Aussi, après l'avoir congédié en s'excusant presque de l'avoir dérangé au débotté, Mohammed-Abou-Dahab, le croyant dénué de ressources, lui fait-il remettre, au sortir de l'audience, une bourse remplie de sequins d'or et dissimulée dans un panier d'oranges. Bruce la rend à l'esclave qui la lui a fait découvrir sous les fruits. Comme cet acte de désintéressement, sans précédent dans les annales de la cour des mameluks, lui vaut d'être aussitôt ramené en présence du bey, il explique à son bienfaiteur que ses crédits chez les principaux négociants du Caire et la générosité de son roi le dispensent de recourir aux libéralités d'un souverain étranger.

— « En ce cas, lui demande Mohammed-Abou-Dahab, que puis-je faire qui vous soit agréable?

— Bey, reprend Bruce, plusieurs de mes compatriotes, braves, riches et pleins de mérite, font le commerce dans l'Inde, où mon roi a de vastes possessions. Plusieurs de ces commerçants viennent trafiquer à Djeddah. J'y ai laissé, à mon passage, onze de leurs vaisseaux, qui, conformément aux traités, paient de gros droits à la douane, et qui, en outre, par générosité et noblesse, font de grands présents au prince du pays et à ses ministres, pour en être protégés. Mais, depuis quelque temps, le chérif de la Mecque a accumulé impôt

sur impôt, extorsion sur extorsion, au point que les Anglais sont à la veille de renoncer à ce commerce.

— Il a payé cela quand je suis allé à la Mecque ! interrompt le bey, en ponctuant ces mots d'un juron sonore. »

Et, quand Bruce lui a expliqué pourquoi les Anglais, respectueux des droits et du bien d'autrui, ne détruisent pas Djeddah en quelques coups de canon :

— « Que souhaitez-vous donc que je fasse? interroge Mohammed-Abou-Dahab.

— Mes compatriotes, poursuit Bruce, se sont mis dans la tête une chose... Ils disent que, si vous vouliez leur permettre de conduire leurs vaisseaux et de porter leurs marchandises à Suez, et non à Djeddah, ils pourraient compter sur votre parole, s'ils ne manquaient point à leurs engagements envers vous, et qu'ainsi ils seraient tranquilles.

— Non, jamais je ne manquerais à ma parole, dit le bey. Tout cela d'ailleurs serait à mon avantage. Mais vous ne me dites point ce que je peux faire pour vous.

— Patience, s'il vous plaît, réplique Bruce. Soyez assuré que, lorsqu'on saura dans ma patrie ce que vous avez fait pour elle à ma sollicitation, ce sera pour moi le plus grand honneur qu'aucun prince ait jamais pu m'accorder. »

Après cette conversation, Bruce, admis à l'honneur de prendre le café avec le bey et revêtu, selon l'usage oriental, d'un caftan offert par son hôte, est reconduit à son couvent, traité en seigneur d'importance par les soldats qui l'avaient houspillé et presque bâtonné à l'aller. « Depuis, raconte-t-il, je revis deux fois Mohammed-Abou-Dahab et terminai l'accord en faveur des marchands anglais. Au lieu de 14 pour 100 de droits sur les marchandises et d'un présent considérable qu'il en coûtait à Djeddah, le bey se contenta de 8 pour 100, sans aucun présent ; et il envoya à ses propres frais à Moka un firman avec une lettre de moi, dont je joindrai ici une copie, ainsi que des instructions que je fis passer dans l'Inde (1). »

(1) Bruce, *op. cit.*, t. IV, p. 726-728.

Quatre-vingts ans plus tard, c'est en faisant franchir un mur à son cheval, sous les yeux de Mohammed-Saïd pacha, que Ferdinand de Lesseps acheva de gagner la faveur de ce vice-roi et emporta la concession du canal de Suez. En 1773, c'est en étant traîné devant Mohammed-Abou-Dahab, au retour d'un voyage de trois ans dans l'intérieur de l'Afrique, et en refusant de lui une bourse de sequins, que Bruce acquit les bonnes grâces de ce bey mameluk et obtint au commerce anglais le droit de passage par Suez et l'isthme. Longtemps, tout ce qui a touché à l'utilisation de cette voie a été entouré de circonstances plus ou moins romanesques ou aventureuses.

Le récit de Bruce appelle toutefois une réserve. On peut difficilement admettre qu'il n'ait pas appris, soit de Mohammed-Abou-Dahab, soit des négociants français et vénitiens, avec lesquels il a été en rapports au Caire, l'essai de trafic par Suez, qui avait déjà eu lieu sous Ali bey. Tout fait donc supposer que, pour donner plus de relief à un résultat dont il concevait une juste fierté, il a délibérément passé sous silence l'éphémère application que son projet avait reçue en son absence. Mais cette omission laisse intacts le fait et l'issue de sa négociation, au sujet desquels aucun doute n'est possible. Les Français du Caire en ont eu connaissance et leur consul en a fait part à Versailles (1). Le consul de Venise en a rendu compte à sa République (2). Bruce en a fait parvenir la nouvelle aux Indes par une lettre écrite du Caire, le 1er février 1773, dont il a publié le texte (3).

Sa lettre est adressée aux capitaines Thornhill et Thomas

(1) Damirat, 24 avril 1773. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire.

(2) « Le chevalier Giacomo Brucer, Anglais..., en exécution des ordres de son souverain, s'est donné la peine de parcourir la mer Rouge et d'en visiter toutes les îles, pour en tirer les lumières nécessaires à la navigation, desquelles ayant fait part aux capitaines ses compatriotes, qu'il a trouvés à Moka, il a inspiré à ceux-ci l'idée d'abandonner Djeddah et de porter leur commerce à Suez. Il fut fait l'an passé quelques tentatives à cet effet, mais le départ d'Ali bey en a fait suspendre l'exécution. » (Arch. de Venise. Cinque Savi alla Mercanzia. Consoli Cairo. Lettere del console Veneto Nicola co Rigo, in Cairo, 8 mars 1773.)

(3) Bruce, *op. cit.*, t. IV, p. 732.

Price, avec qui il s'était entendu à Djeddah en 1769, ainsi qu'à tous autres capitaines de vaisseaux anglais faisant le commerce avec ce port. Elle leur annonce le succès de sa requête, l'envoi par exprès du texte arabe et de la traduction anglaise de l'accord conclu entre le bey et lui, les invite à en profiter et leur donne toutes indications et tous conseils utiles à l'exécution de l'entreprise. Le droit de douane, fixé à 8 pour 100, est payable en argent ou en marchandises ; le droit d'ancrage dû au capitaine du port de Suez sera de 50 pataques. Bien qu'aucun présent ne soit exigé par le bey régnant, il sera prudent de lui en faire un. Aussitôt rendu à Suez, chaque capitaine donnera avis de son arrivée à une maison de commerce du Caire. Sur quatre maisons de confiance, que Bruce indique à ses compatriotes des Indes comme pouvant leur servir de consignataires en Égypte, trois sont françaises et une vénitienne. « Il n'y a point, explique-t-il, de négociants anglais au Caire. Mais il y paraît de temps en temps quelques fripons qui se disent négociants, viennent de Mahon, Livourne ou quelque île de la Grèce, et, après un an de séjour, font banqueroute et disparaissent. Prenez bien garde à avoir affaire à ces gens-là. Ils vous voleraient ou ils vous vendraient au gouverneur ; peut-être même feraient-ils l'un et l'autre. Il n'y a d'autres affaires à avoir qu'avec les trois maisons françaises et la maison italienne que je vous ai citées. » Les acheteurs des marchandises importées de l'Inde seront, en fin de compte, des indigènes : « Vous connaissez les Turcs, observe Bruce à ce sujet. Je n'en ai jamais vu aucun en qui on pût se fier en matière d'intérêt. Veillez-y bien et ne vendez qu'argent comptant. » Pour toutes interventions auprès des autorités du Caire, les capitaines recourront à l'entremise du consul de Venise, « homme d'honneur, très accrédité, colonel au service de la République, très attaché à la nation anglaise », au demeurant le seul consul étranger avec celui de France. C'est sous sa protection qu'ils devront se placer dès leur arrivée à Suez. Ils attendront d'avoir reçu de lui « le tarif du bey », avant de rien débarquer

et de partir pour le Caire, où ils seront rendus en deux jours et demi. En approchant du terme de leur traversée, ils veilleront à ne pas confondre le golfe de Suez, à l'ouest du cap Mahomet, avec celui d'Akaba, à l'est de cette pointe. Ils trouveront à Tor de l'eau, des provisions et des pilotes.

En même temps que cette lettre, Bruce envoie à ses correspondants la copie du firman de Mohammed-Abou-Dahab, qui leur garantit protection, ainsi qu'une recommandation pour le chef de la douane. Il écrit au gouverneur de Bombay et à celui du Bengale, en leur communiquant le précieux firman. L'original du document est déposé par lui chez le consul de Venise. Il graisse la patte, selon l'usage du pays, aux secrétaires du bey qui ont contribué à le lui faire obtenir ; stimule par un présent la diligence de l'exprès chargé de porter le tout à Moka et, déclinant une invitation de Mohammed-Abou-Dahab à l'accompagner dans sa dernière campagne contre Ali bey (1), qui descendait de Syrie avec une petite armée, quitte le Caire pour Alexandrie et s'embarque pour l'Europe.

L'accueil fait à son initiative par le gouvernement anglais ne répondit pas à son attente. Pour tout compliment, lord North, premier ministre, lui dit que le commerce par l'isthme de Suez, loin d'être d'aucun avantage à la Compagnie anglaise des Indes, pouvait être nuisible à celle-ci. « Je ne prétends pas décider de la question, ajoute modestement Bruce, après cette décevante réponse ; mais je demanderai si, quand un homme a par hasard une entreprise aussi importante en son pouvoir, il ne doit pas, en bon citoyen, chercher à la faire réussir et laisser au public, qui y est intéressé, à juger si la chose lui est avantageuse ou non. » La question étant, en réalité, d'ores et déjà jugée par lui, et contrairement à la sentence de lord North, l'ingratitude et l'aveuglement de la Compagnie des Indes et du gouvernement lui donnent une

(1) Mohammed-Abou-Dahab battit et fit prisonnier Ali bey, qui mourut la nuit suivante, probablement empoisonné par son vainqueur, bien que celui-ci fût en même temps son gendre.

piètre opinion d'eux. « J'ai lu, écrit-il, dans l'abbé Prévost (1) ou dans le consul Maillet... qu'au commencement de ce siècle les Français avaient offert beaucoup d'argent au gouvernement du Caire pour obtenir la permission d'envoyer seulement un paquebot à Suez, pour y chercher les dépêches de leurs établissements dans les Indes, et qu'ils avaient été constamment refusés. Maintenant, la Compagnie des Indes et le gouvernement d'Angleterre ont ce droit, que j'ai eu l'avantage de leur procurer ; et je sais qu'on s'en est déjà servi pour des dépêches publiques et particulières... Il semble bien étrange, quand on considère le vaste empire que la Grande-Bretagne possède dans l'Inde, que la Compagnie et ses employés, du premier au dernier, connaissent tous si peu la mer Rouge et ses ports, et soient si indifférents aux moyens de les mieux connaître... C'est grâce à mes efforts que plusieurs artistes habiles ont pu travailler à en perfectionner la carte, qui, j'espère, est à présent très avancée. Il eût peut-être été plus noble, plus généreux, de la part de la Compagnie des Indes, d'avoir honoré d'un mot d'approbation l'auteur de la liberté et de la sécurité dont elle jouit (2). »

Ces amères réflexions nous donnent un avant-goût de l'opposition à laquelle se heurtera, en Angleterre même, du fait de la Compagnie des Indes et du gouvernement, l'exploitation du succès diplomatique de Bruce. Ce ne sera pourtant ni la seule, ni la première. Car auparavant s'est manifestée une autre hostilité : celle de la Porte ottomane.

(1) Il veut évidemment dire l'abbé Le Mascrier.
(2) Bruce, *op. cit.*, t. IV, p. 730-731.

II

Doctrine de la Porte relativement à la navigation de la mer Rouge. — Initiative de Warren Hastings. — Firman de 1774. — Armement monté par Thornhill et Price. — Traversée de la *Minerve*. — Greig et John Shaw à Suez et au Caire. — Traité du 7 mars 1775.

La Porte était opposée par principe à la liberté de la navigation chrétienne dans la mer Rouge. Elle avait à cet égard une doctrine bien établie et immuable : les navires « francs » n'avaient pas le droit de pénétrer dans la partie nord de cette mer, au-dessus de Djeddah. La raison invoquée pour justifier cette interdiction consistait dans la sécurité des villes saintes de Médine et de la Mecque, la présence de pavillons chrétiens dans les parages de ces deux cités étant considérée par le khalife comme une menace pour elles, voire comme une souillure. La pratique avait commencé par être absolument d'accord avec la théorie : les navires « francs » n'avaient, pendant longtemps, pas pu dépasser Moka. Depuis que l'intérêt fiscal du chérif de la Mecque les avait fait admettre à Djeddah, et que la Porte y avait toléré leur admission, un formidable accroc avait été fait par la pratique à la théorie, aucun port n'étant plus voisin de la Mecque que Djeddah. Mais, ainsi qu'il arrivait souvent en Turquie, la doctrine sujette à cette dérogation patente n'en avait pas moins continué à avoir cours officiel et valeur de dogme politique. Demeurée identique, elle servait au gouvernement ottoman, dans ses rapports avec les États chrétiens, à justifier la fermeture de la mer Rouge au nord de Djeddah, motivée en réalité par des raisons matérielles : par l'intérêt du chérif de

la Mecque, intéressé à conserver les revenus que ses finances tiraient des navires fréquentant son port ; par celui des mariniers indigènes d'Arabie et d'Égypte, jaloux du privilège de la navigation et du commerce entre Suez et les côtes de la mer Rouge ; enfin, par une considération de sûreté militaire, qui faisait maintenir fermées, autant et aussi longtemps que possible, les mers intérieures, sans distinction de couleur, Noire ou Rouge, pourvu qu'elles baignassent des territoires ottomans, sacrés ou profanes (1).

Les premières et probablement très rares apparitions de navires anglais à Suez sous le règne d'Ali bey ne paraissent pas avoir provoqué de réaction de la part de la Porte ottomane, tenue à d'extrêmes ménagements envers l'Angleterre, tant que durait la malheureuse guerre turco-russe. Cette guerre prit fin en 1774. Dans le courant de la même année, le gouverneur général du Bengale, Warren Hastings, suggéra à quelques marchands de Calcutta d'expédier à Suez un bâtiment chargé de marchandises pour le marché turc (2). Il espérait par là établir un nouveau commerce également profitable à l'Angleterre et à la Turquie, et ouvrir une nouvelle voie à la transmission des correspondances d'Inde en Europe et *vice-versa*. Agissait-il de la sorte à l'instigation de Bruce? C'est possible ; car, expédiées du Caire en février 1773, les lettres de Bruce, parmi lesquelles s'en trouvait une pour Warren Hastings, avaient eu le temps de parvenir aux Indes. Toujours est-il que l'arrivée à Suez du navire de Calcutta suscita les plaintes du chérif de la Mecque, inquiet de perdre un revenu de ses douanes, et celles de négociants turcs de Constantinople, redoutant de voir tomber les prix des marchandises de l'Inde, qu'ils recevaient par voie d'Alep et de

(1) La Russie n'a obtenu, la première, de la Turquie la liberté de navigation en mer Noire qu'en 1774, à la paix de Kainardji : la liberté de passage par les Détroits qu'en 1779, à la convention d'Ainali-Cavac. Le pavillon français n'a eu accès à la mer Noire que par le traité franco-turc de 1802 ; le pavillon anglais, que par extension de la concession faite à la France.

(2) Cf. James CAPPER (colonel au service de la Compagnie des Indes), *Observations on the passage to India through Egypt and across the great desert*, Londres, 1784, introduction, p. VII.

Bassorah. Aussi suffit-il de cet arrivage pour que la Porte ottomane, informée par les plaignants et à leur requête, émît un *firman* enjoignant au pacha du Caire de couper court à ce trafic (1).

« Les historiens nous apprennent, lit-on dans ce document, que les chrétiens, secte artificieuse et entreprenante, ont, dès l'origine des temps, fait usage de la fourberie et de la violence pour exécuter leurs projets ambitieux. Quelques-uns d'entre eux s'introduisirent, déguisés en marchands, à Damas et à Jérusalem. De la même manière, ils sont parvenus à s'introduire dans l'Inde, où les Anglais ont réduit les habitants en esclavage. Dernièrement aussi, encouragés par les beys, des gens de la même nation se sont glissés en Égypte ; et il est à croire que, quand ils auront levé les cartes du pays, ils reviendront pour en faire la conquête. Afin de prévenir ces desseins dangereux, sur la première nouvelle de ces opérations, nous avons enjoint à leur ambassadeur d'écrire à sa cour, afin qu'elle ait à défendre aux vaisseaux anglais de fréquenter le port de Suez. Elle a accordé cette demande et, en conséquence, si quelque bâtiment anglais ose y jeter l'ancre, sa cargaison sera confisquée, et toutes les personnes à bord seront emprisonnées, jusqu'à ce que nous ayons fait connaître notre bon plaisir. »

Il n'était pas vrai que la cour d'Angleterre eût fait sienne la prohibition de la Porte. Car elle n'en avait pas encore eu connaissance et n'avait pas pu accéder à une demande qui ne lui était pas parvenue. L'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople était alors John Murray. Sa correspondance ne fait mention d'aucune protestation du gouvernement turc contre la venue de navires anglais à Suez, d'aucun assentiment du gouvernement britannique. Donc, même si Murray, saisi d'une réclamation, s'était abstenu de la transmettre à Londres, la Porte, dans son firman au pacha du Caire, s'est

(1) Cf. Baron DE TESTA, *Recueil des traités de la Porte ottomane ;* J. CHARLES-ROUX, *l'Isthme et le canal de Suez*, t. I, annexe 3, et J. CAPPER, *op. cit.*, introduction, p. VIII.

prévalue d'une assurance qu'elle n'avait nullement reçue. La navigation entre l'Inde et Suez ne s'en est pas moins trouvée frappée d'interdit par le gouvernement ottoman, dès la première application pratique de l'accord conclu entre Bruce et Mohammed-Abou-Dahab, sinon même avant.

Ce n'est qu'en janvier 1775 que peut, en effet, être déterminée avec certitude l'arrivée à Suez de navires expédiés des Indes sur les avis de Bruce et par l'un de ses correspondants. A la nouvelle de l'arrangement intervenu au Caire, le capitaine Thornhill s'était entendu avec deux de ses compatriotes des Indes, Robert Holford et David Killican, pour envoyer en Égypte, par la mer Rouge, son vaisseau le *Marchand-du-Bengale*, sous le commandement de son lieutenant, le capitaine William Greig, assisté d'un subrécargue, John Shaw. Les trois directeurs de l'entreprise avaient donné à ces derniers les instructions les plus détaillées et les plus précises et multiplié les plus coûteuses précautions maritimes. Il était instamment recommandé à Greig et à Shaw — bien que chacun eût son domaine distinct, le premier la direction navale, le second la disposition de la cargaison — de prendre conseil l'un de l'autre et de ne jamais agir sans s'être concertés. Leur mutuelle entente leur était représentée comme la condition essentielle du succès d'une expédition pleine d'imprévu. Pour prévenir autant que possible toute mésintelligence, leurs émoluments et leur participation aux bénéfices étaient soigneusement précisés et libéralement calculés. Le *Marchand-du-Bengale* devait être escorté par deux bâtiments légers : le *Culladore*, *schooner* (1) commandé par le capitaine Wedderburn, fourni par Warren Hastings pour aider à la découverte de la passe de Suez et procéder à la reconnaissance du golfe ; le *Suez*, petit paquebot destiné à éclairer la marche du grand navire, à partir de Moka. Un ingénieur, M. Cunningham, prendrait passage à bord du *Culladore*, pour diriger les travaux cartographiques, auxquels étaient invités à coopérer

(1) Petit bâtiment semblable à une corvette.

les officiers des trois bateaux. A l'aller et au retour, devraient être faites le plus possible d'observations géographiques et nautiques et levé des cartes : remarques et croquis seraient bien payés et présentés au gouverneur général. De Calcutta, le convoi ferait voile pour la côte du Malabar, puis pour Moka. Là, si Greig et Shaw apprenaient la nouvelle de guerres ou de révolutions au Caire, ils renonceraient à aller à Suez, se bornant à pousser jusqu'à Djeddah, où ils vendraient au mieux leur assortiment. Dans le cas contraire, ils iraient à Yambo et y prendraient un pilote ; faute d'en trouver un bon, ils auraient soin de se faire précéder jour et nuit par leurs deux petits éclaireurs. A partir du moment où ils seraient rendus à Suez, leurs instructions s'inspiraient des conseils de Bruce : faire avertir de leur arrivée le bey du Caire, en lui transmettant une lettre que Warren Hastings leur avait confiée pour lui ; ne rien débarquer avant d'avoir reçu de ses nouvelles et s'être assurés de ses dispositions ; partir ensuite pour le Caire, Shaw le premier, avec les lettres, les présents et les échantillons des marchandises, sous escorte d'un nombre de lascars et de domestiques suffisant pour « rendre son cortège brillant et respectable », Greig le dernier, après le complet débarquement de la cargaison ; se placer sous la protection du consul de Venise, « plutôt que sous celle des maisons françaises » ; témoigner en tout une extrême déférence au bey, pour qui devait être leur première visite ; hâter autant que possible leurs opérations dans la capitale, non sans y recueillir tous les renseignements commerciaux utiles. Un de leurs deux voiliers d'escorte les précéderait aux Indes avec leurs dépêches (1).

Ces prescriptions minutieuses et l'organisation d'un véritable convoi, pour diminuer les risques de la traversée, semblent indiquer qu'il s'agissait d'une première expérience, au moins de la part d'un navire de fort tonnage. Donc, ou bien Warren Hastings n'avait antérieurement envoyé à Suez

(1) Cf. BRUCE, *op. cit.*, t. IV, p. 736-746.

qu'un bâtiment léger, tel qu'il avait pu déjà s'en présenter dans ce port du temps d'Ali bey ; ou bien l'armement signalé comme ayant été expédié de Calcutta en 1774 se confond avec celui dont il est question ici (1). Dans cette seconde hypothèse, qui est très plausible, le firman de la Porte, que l'on a cru émis en 1774, ne daterait que de 1775.

La composition de l'armement subit, avant le départ, diverses modifications. Au *Marchand-du Bengale* fut substituée la *Minerve*, dont Greig prit le commandement ; le *Culladore*, perdu corps et biens dans une tempête, fut remplacé par un *gallevat* (2), commandé par le capitaine Mossat. Dans l'accomplissement de leur mission, Greig et Shaw paraissent s'être conformés à la lettre aux instructions de leurs armateurs.

La correspondance consulaire française du Caire (3) annonce qu'en janvier 1775 ont mouillé à Suez deux navires anglais, l'un portant une cargaison, l'autre plus petit et destiné seulement à précéder le plus gros, en opérant des sondages et en indiquant la route par des signaux. On reconnaît à cette description le vaisseau de Greig et l'un de ses deux convoyeurs, le second ayant dû se détacher de la flottille, comme il en avait la faculté, après l'escale à Tor. La même correspondance rapporte l'arrivée au Caire d'un agent de la Compagnie anglaise des Indes, porteur, dit-elle, de lettres du « gouverneur de Bombay » (4). Elle nous renseigne sur le succès des opérations commerciales de cet agent, qui n'est autre que John Shaw, et qui ne repartit du Caire qu'au bout de cinq mois, emportant pour 30 000 écus de marchandises d'Europe et 30 000 écus en espèces. Sous le rapport financier, l'entreprise a donc réussi à souhait. Encore n'est-ce là que le moindre des résultats de cette fructueuse expédition.

(1) Pour être rendu à Suez en janvier 1775, un armement à la voile devait nécessairement avoir quitté le Bengale dans l'automne de 1774.

(2) Bâtiment léger d'un autre type que le schooner.

(3) Arch. Aff. étr., cartons consulaires. Le Caire.

(4) Gouverneur de Bombay est évidemment une erreur. Il s'agit du gouverneur du Bengale.

Car le 7 mars 1775 intervint un traité en bonne et due forme entre « le sérénissime et très puissant prince Mohammed-Abou-Dahab et l'honorable Warren Hastings, président et gouverneur pour la nation britannique dans le Bengale ». Ce traité, négocié par John Shaw avec le *grand douanier* Jean Cassis, stipulait l'entière liberté réciproque de navigation et de commerce entre les sujets respectifs des deux contractants, en Égypte et dans l'Inde ; l'abaissement des droits de douane à Suez à 6 1/2 pour 100 sur les provenances du Bengale et de Madras, à 8 pour 100 sur celles de Surate et de Bombay, avec faculté de les acquitter en nature pour les marchandises en pièces ; l'autorisation pour les Anglais d'acheter et d'exporter, sans avoir à payer aucun droit de sortie, les produits de l'Égypte et les articles importés dans ce pays. Les commandants et subrécargues des bâtiments anglais devaient, à leur arrivée à Suez, justifier, auprès du gouverneur de ce port, de leur nationalité britannique et de leur profession de marchands et donner avis au bey du Caire de leur provenance. Les marchandises débarquées devaient être transportées de Tor ou de Suez au Caire, aux risques du bey ou de son successeur, sans pouvoir être déballées qu'à destination, dans les magasins mêmes du consignataire. Aucun fonctionnaire de douane ne pourrait être placé à bord des navires, qui ne pourraient être même visités après la déclaration du chargement. Il n'y aurait à payer que 50 pataques de droit d'ancrage, plus quelques légères sommes que les voiliers indigènes versaient aux Arabes de Tor, de Suez et du Caire (1).

Tel est le traité entre Warren Hastings et Mohammed-Abou-Dahab (2), qui vient se substituer à l'accord intervenu, deux ans auparavant, entre Bruce et le bey. Les engagements

(1) Cf. Baron DE TESTA, *op. cit.*, et J. CHARLES-ROUX, *op. cit.*, t. I, annexe 4.

(2) Napoléon a eu connaissance de ce traité. « En 1775, dit-il, les mameluks avaient conclu un traité de commerce avec la Compagnie anglaise des Indes. » Il en exagère les conséquences et en dénature le caractère en ajoutant : « Depuis ce moment, les maisons françaises avaient été insultées et couvertes d'avanies. » Cf. BERTRAND, *Campagnes d'Égypte et de Syrie*, t. I, p. 3.

pris envers le gouverneur général du Bengale constituaient pour les Anglais une garantie plus positive que des promesses faites à une personnalité irresponsable. Les conditions et les sûretés accordées rendaient le commerce auquel elles s'appliquaient aussi avantageux que possible. Mais, aussi bien Mohammed-Abou-Dahab, souverain de l'Égypte en fait seulement, en droit simple *cheikh-el-beled* du Caire (1), que Warren Hastings, gouverneur du Bengale au nom du roi d'Angleterre, avaient agi en cela de leur propre initiative, sous leur responsabilité personnelle. Restait donc à savoir ce qu'il adviendrait, à Constantinople et à Londres, de l'exécution de leur traité.

(1) Les mots cheikh-el-beled signifient littéralement le cheikh du pays, du lieu. Ce titre, qui s'est conservé dans la hiérarchie indigène en Égypte, était, au dix-huitième siècle, celui que prenait, au Caire, le bey mameluk régnant en fait. Les consuls français le traduisent alors par les mots : le bey-commandant.

CHAPITRE III

L'AFFAIRE DU « SWALLOW ». — ARRIVAGES A SUEZ ET PROTESTATIONS DE LA PORTE OTTOMANE

I

John Murray, ambassadeur à Constantinople, n'a connaissance d'aucune objection de la Porte. — Les Anglais renouvellent l'expérience. — George Baldwin au Caire. — Protestation de la Porte auprès du chargé d'affaires Hayes (1776). — Suggestions de Baldwin. — Mort de Mohammed-Abou-Dahab. — Arrivée à Suez du *Swallow*. — Incident. — Plaintes de Baldwin à sir Robert Ainslie, d'Ainslie à la Porte. — Le gouvernement turc rappelle l'interdiction de la navigation en mer Rouge. — Ainslie mal disposé envers le commerce de Suez (1777).

L'arrivée à Suez de navires anglais fut connue à Constantinople au bout de quelques semaines. L'ambassadeur Murray en rend compte à sa cour le 4 mars 1775 (1) : « Le capitaine d'un vaisseau anglais récemment arrivé d'Alexandrie m'apprend qu'il a reçu du Caire une lettre du capitaine Jones, actuellement au service de Mohammed bey sous le nom de Robinson, lui annonçant que deux bateaux des Indes, provenant du Bengale, étaient arrivés à Suez, que les capitaines étaient allés au Caire et qu'ils avaient vendu leurs cargaisons à Mohammed bey. Si la navigation à destination de Suez se montre sûre, ce commerce peut être très avantageux à la Compagnie des Indes. » Ce n'est pas là le langage d'un diplomate à qui la Porte a déjà notifié sa formelle opposition à ce

(1) S. P., Turkey, 50. Murray, 4 mars 1775.

commerce. A coup sûr ne la lui a-t-elle pas encore signifiée. L'a-t-elle fait à peu de temps de là? Elle affirmera plus tard, quand Murray aura disparu, lui avoir remis en 1189 de l'Hégire, c'est-à-dire en 1775, une protestation catégorique; elle prétendra avoir, en même temps, adressé semblable communication à tous les représentants diplomatiques accrédités auprès d'elle (1). On remuera alors les archives de l'ambassade d'Angleterre à Constantinople, sans trouver trace de cette note, à laquelle les lettres de Murray, pendant les derniers mois de sa mission, ne font en effet aucune allusion. De guerre lasse, on supposera qu'il en avait emporté l'original, en quittant Constantinople à la fin de 1775, dans l'intention de s'en servir à Londres, et que, la mort l'ayant surpris en route, à Venise, le document avait été égaré (2). Quoi qu'il en soit, le gouvernement britannique n'avait pas encore eu notion de l'objection élevée par la Porte contre les relations maritimes nouées avec l'Égypte par les Anglais des Indes.

Avertis du succès de l'expérience, ceux-ci la renouvellent. De 1775 à 1779, c'est plusieurs fois par an que nos consuls au Caire et à Alexandrie signalent l'arrivée à Suez de quelque navire anglais (3). Presque chaque fois aussi prend terre quelque officier de la Compagnie des Indes, porteur de dépêches importantes. Tantôt c'est un agent du gouverneur de Bombay, tantôt un conseiller au Conseil supérieur de Madras, tantôt un colonel et deux ou trois fonctionnaires, qui gagnent Alexandrie en toute hâte et s'embarquent sur le premier navire en partance pour l'Europe, pour Trieste de préférence à Marseille. Parfois un vaisseau a été envoyé de Londres, pour attendre à Alexandrie les passagers débarqués à Suez. Un marchand, nommé George Baldwin, est spécialement chargé d'assurer le passage des courriers, de veiller sur le

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 14 mars 1777 et 5 mai 1777.

(2) *Ibid*, 17 juin 1779.

(3) Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire. Mure, 15 mars 1776, 15 décembre 1776, 15 janvier 1777, 3 mars 1777, 5 avril et 23 avril 1777. Arch. hist., Chambre de commerce de Marseille. Mure, 15 mars 1776 et 14 janvier 1777.

transit des correspondances et sur la vente des marchandises.

Baldwin, qui jouera un rôle considérable dans les affaires d'Égypte pendant la fin du siècle, est alors établi au Caire depuis l'été de 1775. Mais il y a déjà été de passage auparavant et ses débuts en Orient remontent à quinze ans. En février 1760, il est arrivé à Chypres, où l'un de ses frères était installé, et, de cette île en relations fréquentes avec Alexandrie, son attention s'est dès lors portée sur l'Égypte et sur les merveilleuses ressources dont la nature l'a dotée. De 1763 à 1767, il a résidé à Saint-Jean-d'Acre, d'où il s'est familiarisé davantage encore avec l'objet de ses tentations. En 1768, il a été en Angleterre et s'y est préparé à passer aux Indes, afin d'ouvrir un commerce avec l'Égypte par la mer Rouge, ce qui est devenu, depuis ce moment, son principal but et sa marotte. Rappelé à Chypres par la mort de son frère, avant d'avoir pu réaliser son projet, il y est devenu consul de sa nation. En 1773, il est venu en Égypte, se proposant de s'embarquer à Suez pour Djeddah, Surate et Bombay. La saison n'étant pas favorable, il est allé à Constantinople, où il a, assure-t-il, fait approuver par l'ambassadeur Murray son projet de voyage et son plan commercial. En mars 1774, il a été de retour en Égypte et s'est rendu à Suez, toujours dans l'intention de faire voile pour l'Inde. Après avoir attendu trente jours, sans trouver de bateau indigène où s'embarquer, ses provisions épuisées, il a renoncé à réaliser son projet par cette voie, s'est déterminé à le poursuivre en partant d'Angleterre et a regagné Londres. Là, il a été avisé du succès de négociants anglais dans l'exploitation d'un trafic entre le Bengale et Suez. Aussitôt, il s'est déterminé à retourner au Caire pour s'y établir, a affrété un navire, l'a chargé de marchandises pour Alexandrie, a fait agréer ses services par les administrateurs de la Compagnie des Indes et, en juillet 1775, a débarqué de nouveau en Égypte, où, cette fois, il reste (1).

(1) Cf. Baldwin, *op. cit.*, préface.

Tel est le *curriculum vitæ* du personnage. On y trouve la marque d'une rare activité et d'une suite peu commune dans les idées, ou plutôt dans une idée fixe, à la réalisation de laquelle nous verrons Baldwin s'acharner. Plus qu'actif, il est remuant, intrigant, entreprenant, combattif, audacieux : qualités et défauts qu'il met au service de sa cause. Agent de la Compagnie des Indes, il veut la continuation du transit de dépêches, qui justifie sa fonction ; l'exercice régulier du commerce par la mer Rouge, qui a été sa hantise et qui doit l'enrichir. Mais, en même temps, membre de la Compagnie du Levant, exploitant pour son propre compte le commerce entre Alexandrie et l'Angleterre, il entend être efficacement soutenu et protégé dans ses opérations. Aussi s'est-il mis en tête de faire rétablir le consulat anglais en Égypte, supprimé depuis 1756, et d'en être nommé titulaire. Mû par un intérêt avant tout personnel, il discerne cependant, bien avant l'immense majorité de ses compatriotes, un grand intérêt national impliqué dans ses appétits et ses ambitions. Il cherche à y convertir ceux de qui en dépend la satisfaction. Quand il n'y réussit pas, il n'hésite pas à entrer en lutte contre quiconque lui résiste, si haut placé que soit son adversaire, secrétaire d'État, ambassadeur, administrateur de puissante compagnie, et il semble bien, à vrai dire, que l'intérêt national passe alors après le sien propre. Mais à tout prendre, malgré ses côtés d'aventurier, ce franc-tireur de la politique anglaise fait, à distance, figure de précurseur.

Accouru donc à la première nouvelle du lucratif voyage de Greig et de Shaw ; arrivé au Caire à point nommé pour prêter ses services au trafic qui l'avait tenté et pour en profiter, Baldwin voyait déjà la jonction commerciale opérée entre la Grande-Bretagne et l'Inde par l'Égypte et la mer Rouge. « Nous composâmes notre coupe, écrit-il emphatiquement, du Gange, de la Tamise et du Nil et, du haut des Pyramides, nous bûmes à la prospérité de l'Angleterre (1) ! »

(1) Cf. BALDWIN, *op. cit.*, préface, p. VI.

La Porte ne tarde pas à mêler à ce toast sa voix grondeuse. Elle demande à Hayes, chargé d'affaires d'Angleterre à Constantinople après le départ de Murray, qu'aucun navire ne vienne plus à Suez et que le gouvernement britannique donne les ordres nécessaires (1). Hayes accepte de transmettre la requête, non sans répliquer que la marine anglaise a le droit de libre navigation dans tous les ports ottomans, ceux de la mer Rouge comme les autres. Il en réfère à Londres le 3 janvier 1776. La démarche de la Porte auprès de lui est-elle en concordance avec l'arrivée à Suez des bateaux qui y ont jeté l'ancre un an auparavant? Elle aurait, en ce cas, été bien tardive : il est plus plausible qu'elle fût provoquée par un arrivage consécutif à celui de janvier 1775.

Le rapport de Hayes est le premier qui avertisse Londres de l'opposition rencontrée à Constantinople par le commerce indo-égyptien. Les ordres sollicités du gouvernement anglais eussent-ils été émis immédiatement, que la lenteur des communications les eût empêchés de parvenir aux Indes assez vite pour prévenir de nouveaux arrivages à Suez. Aussi, dès le 3 juin 1776, Hayes en annonce-t-il un autre (2) : un petit bâtiment venant du Bengale, d'où a débarqué un personnage parti pour l'Angleterre avec des dépêches. Deux gros vaisseaux de Calcutta étaient, en outre, signalés à Djeddah. Cette infraction aux volontés de la Porte n'alarmait guère le chargé d'affaires anglais, convaincu que la Turquie ne ferait pas exécuter ses décisions en Égypte, tant qu'elle aurait aussi peu d'autorité sur les beys. Le passé justifiait cette prévision, puisque des navires avaient été reçus à Suez, que des passagers avaient pu traverser l'Égypte, en dépit des injonctions déjà adressées de Constantinople au pacha du Caire, et réitérées en 1776 par un *commandement*.

Intéressé à développer un trafic où il trouvait son compte, Baldwin s'en était aussitôt fait l'ardent promoteur. Le 22 mars 1776, il avait adressé à Calcutta ou à Londres un

(1) S. P., Turkey, 52. Hayes, 3 janvier 1776.
(2) *Ibid.* 3 juin 1776.

mémoire intitulé *Coup d'œil sur les avantages et la possibilité de poursuivre, par la navigation de la mer Rouge jusqu'à Suez, un commerce entre l'Inde et l'Égypte.* La propriété publique, exposait-il avec un magnifique optimisme, n'était jamais violée ni pillée sur la terre des Pharaons. Cette sécurité était maintenue au peuple par quiconque tenait les rênes du gouvernement. Tout commerce contribuant aux revenus du trésor serait protégé, spécialement celui de Suez. Les Anglais étaient estimés par les mameluks. Rien n'était donc à craindre du gouvernement du Caire ; très peu des Arabes ; davantage de la peste : mais cet inconvénient pouvait aisément être surmonté. La navigation de la mer Rouge était facile et sûre. Le port de Suez pouvait être atteint de décembre à mai. Le commerce des Indes à Djeddah et, de là, au Caire était déjà considérable : par Suez il le serait bien davantage. A l'appui de ces dires, venaient des évaluations et des chiffres (1).

La Compagnie des Indes était, vers la même époque, sollicitée de prendre en main le trafic, mené par de simples particuliers, et de l'organiser. Le commerce entre l'Inde et le Grand-Caire pouvait, selon l'auteur de cet autre mémoire, être très avantageux à « l'honorable Compagnie des Indes Orientales ». La Porte l'ayant, sur les instances du chérif de la Mecque, défendu aux sujets anglais, le risque s'ensuivait que d'autres nations s'en accaparassent. Des propositions devraient être faites au chérif de la Mecque pour lui compenser la perte qu'il subissait et qui était due aux exactions de son gouvernement. Une partie des taxes douanières perçues en Égypte pourrait lui être abandonnée et payée en marchandises du Bengale qui seraient débarquées à Djeddah. Un droit additionnel de 2 pour 100 pourrait être, au besoin, consenti à cette fin. Une personne devrait être envoyée au Caire pour sonder le gouvernement sur ses dispositions à poursuivre le commerce par Suez (2).

(1) British Museum. Add. Mss. 29210, f[os] 422-424.
(2) *Ibid.*, f[os] 341-342.

Les prosélytes de cette entreprise perdaient complètement de vue l'instabilité du pouvoir en Égypte : instabilité qui remettait constamment en question les avantages acquis et faisait des affirmations optimistes de Baldwin de flagrantes contre-vérités. L'année 1776 ne finit pas sans en apporter une nouvelle preuve. En effet, dans le cours de cette année, Mohammed-Abou-Dahab meurt pendant une campagne en Syrie. Bien qu'il se fût, dans le traité de 1775, engagé pour ses successeurs, cet acte perd, par la disparition du contractant de Bruce et de Shaw, le plus clair de sa valeur. Aucune idée de continuité dans les engagements n'existe alors dans l'esprit des despotes qui se succèdent au pouvoir en Égypte, et dont l'intérêt personnel est la seule règle de gouvernement. En outre, à la faveur des discordes qui, après la mort de Mohammed-Abou-Dahab, s'élèvent au Caire entre trois beys mameluks, Mourad et Ibrahim d'une part, Ismaïl de l'autre, la Porte ressaisit un semblant d'autorité.

Sur ces entrefaites aborde à Suez, le 5 janvier 1777, un *sloop* de guerre, le *Swallow*, capitaine Panton, que Warren Hastings, au retour de la *Minerve*, a fait partir de Madras le 10 octobre 1776, en utilisant les cartes, notes et renseignements rapportés par Greig et Shaw de leur navigation en mer Rouge. A bord se trouvent trois passagers, avec des dépêches pour l'Angleterre. A la demande de Baldwin, avisé par eux de leur arrivée, Ibrahim bey, nouveau *cheikh-el-beled* du Caire, enjoint au gouverneur de Suez de recevoir le navire et prend les dispositions voulues pour que les passagers puissent gagner la capitale. Mais bientôt, pris de scrupules ou de défiance, il s'étonne qu'un vaisseau soit venu des Indes tout exprès pour conduire trois personnes. Le pacha du Caire, interprète des volontés de la Porte, surenchérit naturellement sur les soupçons du bey : l'ordre est donné de visiter les bagages des Anglais. A leur arrivée au Caire, Ibrahim leur accorde bien audience et consent, moyennant quelques petits cadeaux, à les laisser partir. Mais, se ravisant tout aussitôt, il fait courir après eux : rejoints à Alexandrie, ils subissent

une nouvelle visite de leurs bagages et sont détenus un certain temps : même les dépêches adressées aux ministres du roi et à la Compagnie des Indes sont décachetées.

En se plaignant de ces incidents à Ainslie, nouvel ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, Baldwin le prie d'obtenir un *commandement* qui en prévienne le renouvellement (1) L'opposition ottomane au commerce de l'Inde par Suez lui est connue : son plaidoyer en faveur de ce trafic est une réfutation en règle des objections de la Porte. Il invoque d'abord les stipulations générales des *Capitulations;* ensuite l'invitation et l'autorisation expresses de Mohammed-Abou-Dahab. Il réfute l'argument tiré de l'intérêt financier du chérif de la Mecque : la Porte pouvait bien empêcher les Anglais d'aborder à Suez, mais elle ne pouvait pas les forcer à fréquenter Djeddah, où la tyrannie du chérif était insupportable ; ce serait donc le commerce même des villes saintes et de la mer Rouge en général qui pâtirait de l'interdit prononcé contre Suez. Bassorah venait d'être prise par les Persans ; voilà une route qui se fermait à l'approvisionnement du marché ottoman : l'intérêt des Turcs n'était-il pas de s'en ouvrir une autre? Peut-être ne serait-ce pas avantageux à la Compagnie des Indes ; mais elle ne saurait l'empêcher : mieux valait donc qu'elle s'y prêtât de bonne grâce. Au surplus, il s'agissait, pour elle et le gouvernement anglais, de prévenir la concurrence étrangère. Et Baldwin d'en agiter le spectre aux yeux d'Ainslie : il y avait au Caire, rapporte-t-il, un agent d'une très puissante nation, qui enquêtait sur l'utilité de ce commerce et qui en solliciterait la concession de la Porte, si l'Angleterre ne prenait les devants.

Sir Robert Ainslie venait de prendre possession de l'ambassade de Constantinople, à la tête de laquelle il devait se maintenir dix-huit ans. C'était un diplomate zélé, fort exact à remplir les devoirs de sa charge, très attentif à accroître le prestige de son pays dans la capitale ottomane, à favoriser

(1) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 22 janvier 1777.

le commerce de ses compatriotes en Turquie, à soutenir la rivalité politique et la concurrence commerciale avec la France. La longue durée de sa mission, qui n'est pas non plus dépourvue d'éclat, prouve que son gouvernement se trouvait bien de ses services. L'agrément de sa société, le faste de sa maison, son goût pour les antiquités et les arts, la protection qu'il accordait aux peintres (il se fit dessiner les sites et monuments de Syrie et de Palestine) faisaient de lui l'émule des actifs et brillants ambassadeurs de France, les Saint-Priest et les Choiseul-Gouffier. Mais, sans être le moins du monde avare de sa peine, il n'aimait pas qu'on lui fît des affaires ; pas, non plus, qu'on compromît les intérêts confiés à sa garde, au profit d'autres, étrangers à son ressort. Il faisait grand cas de la régularité, des règlements, des droits acquis et de la discipline.

A première vue, Ainslie juge moins favorablement que son prédécesseur Murray l'entreprise qui lui est révélée par la lettre de Baldwin. Il y voit d'emblée un empiètement sur le monopole de la *Compagnie du Levant*, qui a le privilège du commerce britannique dans l'empire ottoman. Aussi, en prévision d'inévitables difficultés avec elle, demande-t-il des instructions à Londres, non sans confesser franchement son ignorance sur la question du trafic de la mer Rouge. En attendant, il se plaint à la Porte (1) du traitement infligé aux trois passagers du *Swallow*. En réponse à un mémoire qu'il a fait tenir au grand vizir, il reçoit du *reis-effendi* (2) la promesse la plus formelle de recourir à tous les moyens pour punir les coupables, promesse atténuée toutefois par l'hypocrite aveu d'une telle impuissance en Égypte, que satisfaction ne serait sans doute pas obtenue. Encore s'attend-il dès lors à être saisi sous peu d'une réclamation de la Porte contre la venue de navires anglais à Suez : ce qui sera d'autant plus contrariant qu'un gros bateau, chargé de marchandises des Indes, doit bientôt arriver dans ce port. La réclamation ne tarde pas,

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 21 février 1777.
(2) *Ministre des Affaires étrangères de la Porte.*

en effet, à parvenir à Ainslie ; elle est la contre-partie d'un *commandement*, qu'il a eu beaucoup de peine à se procurer, et qui condamne les abus de pouvoir commis au détriment des passagers du *Swallow*. Mais ce *commandement*, visant exclusivement les vexations subies par les trois Anglais, laisse subsister entière l'interdiction d'aborder à Suez (1).

Aussi, en répondant à Baldwin, Ainslie lui oppose-t-il une formelle dénégation du prétendu droit de naviguer en mer Rouge au delà de Djeddah. S'il était vrai que ce droit eût fait, à Constantinople, l'objet de beaucoup de discussions, la Porte ne l'avait jamais conféré ni reconnu aux Anglais, non plus qu'aux sujets d'aucune puissance chrétienne. Les *Capitulations* avaient accordé aux navires britanniques la même liberté de naviguer et de commercer dans tous les ports de Turquie, dont jouissaient alors les vaisseaux français. Mais cette concession n'avait jamais été interprétée comme étant illimitée, et les ports de la mer Rouge, comme ceux de la mer Noire, en avaient toujours été exceptés. La question enfin avait été discutée sous l'ambassade de Murray et la Porte affirmait avoir, en ce temps-là, notifié à tous les ministres étrangers sa résolution de n'admettre à l'avenir aucun navire *franc* dans le port de Suez (2).

Ainslie adopte d'autant plus facilement le point de vue des Turcs que le commerce indo-égyptien lui paraît, en soi, moins digne d'intérêt. Il l'a cru d'abord entrepris par la Compagnie des Indes (3), ce qui déjà lui a paru contraire au privilège de la Compagnie du Levant. Mais il l'a su ensuite engagé par de simples particuliers, opérant pour leur propre compte, et l'a alors jugé préjudiciable, en outre, aux intérêts de la Compagnie des Indes. « La branche de commerce, écrit-il (4), entre la côte du Bengale et cet empire (l'empire ottoman) par le port de Suez, est poursuivie par des mar-

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 4 mars, 14 mars, 18 mars 1777.
(2) *Ibid.*, 14 mars 1777.
(3) *Ibid.*, 21 février 1777.
(4) *Ibid.*, 18 mars 1777.

chands particuliers ou *interlopers*, indépendants de la Compagnie des Indes orientales. C'est également désavantageux à celle-ci, parce que cela contrarie ses ventes en Angleterre, et à la Compagnie du Levant, parce que cela intervient dans ses exportations de marchandises indiennes, particulièrement de mousselines, d'Angleterre en Orient. Pour ces raisons, je n'ai pas jugé à propos d'élever d'objection contre l'insistance de la Porte, afin qu'il fût obéi à ses commandements, interdisant qu'à l'avenir les navires *francs* fussent reçus dans le port de Suez. » S'abstenant donc de contester la validité du *veto*, l'ambassadeur se borne à demander et à obtenir une promesse d'indulgence, en faveur des navires britanniques qui arriveraient à Suez, avant que fussent parvenus aux Indes les avis qu'il s'empresse d'envoyer à l'amiral anglais dans l'océan Indien.

Déjà apparaît le faisceau des oppositions que le trafic par Suez réunira contre lui : opposition de la Porte, qui est un fait acquis ; opposition de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, conséquence de la précédente et anticipation sur les deux suivantes ; opposition de la Compagnie du Levant ; opposition de la Compagnie des Indes, déjà pressentie dans la décevante réplique de lord North à Bruce.

Les deux dernières ne se sont, toutefois, pas encore manifestées ; elles n'existent que dans les présomptions d'Ainslie. Aussi le gouvernement britannique, à la nouvelle d'un commerce que lui aussi croit d'abord entrepris par la Compagnie des Indes, ne s'y montre-t-il pas *a priori* défavorable. En répondant à la demande d'instructions d'Ainslie, le secrétaire d'État, lord Weymouth, se déclare insuffisamment renseigné sur les circonstances du commerce et de l'établissement, formés par la Compagnie des Indes dans les États du *Grand Seigneur*, pour pouvoir encore se prononcer et tracer à l'ambassadeur une ligne de conduite. Si, ajoute-t-il, les Compagnies du Levant et des Indes ont des intérêts divergents, elles n'ont qu'à les exposer et leurs revendications seront étudiées. En attendant, il craignait que la plainte

d'Ainslie à la Porte, au sujet des passagers du *Swallow*, auxquels elle ne pouvait être d'aucune utilité, ne tournât au détriment de la navigation anglaise, en induisant le gouvernement ottoman à faire des représentations contre la venue à Suez de quelque navire que ce fût (1). Cette crainte, déjà justifiée par l'événement, prouve que lord Weymouth n'était pas, en principe, hostile à l'utilisation de la voie de Suez.

(1) S. P., Turkey, 53. Weymouth, 25 avril 1777.

II

Continuation du trafic. — Ainslie s'alarme. — Préjudice porté aux Compagnies du Levant et des Indes. — Crainte de représailles turques. — Protestation catégorique de la Porte. — Double perception du droit de douane. — Récriminations de Baldwin. — Le gouvernement anglais et la Compagnie des Indes interdisent le commerce, mais demandent le passage pour les dépêches.

Pendant que s'échangeaient ces correspondances entre le Caire et Constantinople, Constantinople et Londres, le trafic contesté avait continué de plus belle et même redoublé d'intensité. D'une note fournie à Ainslie par un Turc de ses amis et confirmée par des lettres du Caire, il résulte qu'il y avait à Suez, vers le 22 mars 1777, cinq vaisseaux anglais venant de deux différentes régions des Indes, avec de riches cargaisons : l'un chargé de 695 balles de mousseline ; un autre de mêmes étoffes pour une valeur de 150 000 piastres ; le troisième, de marchandises appartenant à quelques négociants de Philippopoli ; les deux derniers, de pièces d'indienne. Un seul venait de Bombay, les cinq autres du Bengale. Le pacha du Caire avait imposé aux cargaisons un droit extraordinaire de 20 pour 100, sans doute pour décourager les chargeurs de recommencer l'expérience (1).

Alarmé par ces nouvelles, Ainslie, qui n'a pas encore reçu la réponse évasive de lord Weymouth à sa demande d'instructions, insiste auprès de lui sur les inconvénients de ce commerce, illicite au regard de la Turquie, irrégulier à celui de la Compagnie des Indes. « Le commerce, écrit-il, poursuivi par navires anglais entre les établissements de la Compagnie des Indes et le port de Suez, dans le gouvernement de l'Égypte,

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 3 mai 1777.

devient de plus en plus considérable. Ce fait cause beaucoup de contrariété à la Porte et je crains qu'il ne provoque quelque acte de représailles de sa part, au préjudice des intérêts commerciaux des sujets de Sa Majesté se livrant au négoce dans le Levant. » De nouveaux renseignements ont confirmé à Ainslie qu'il s'agit bien d'un commerce entretenu par des « aventuriers », et encore de différentes nations. En outre, les destinataires des expéditions sont, au moins pour partie, des Grecs et des Arméniens, sujets du Grand Seigneur. D'ores et déjà, ce trafic, susceptible de plus d'extension, ne peut que porter tort à la Compagnie des Indes, en faisant concurrence à ses ventes en Angleterre : car c'est à elle que la Compagnie du Levant achète les marchandises des Indes nécessaires à la consommation de l'Empire ottoman. Et comme ces achats forment, à leur tour, un des principaux éléments des exportations de la Compagnie du Levant, celle-ci pâtit également de la concurrence qui lui est faite, sur le marché turc, par le commerce de Suez. Ainsi se trouve clairement expliqué le trouble qu'une initiative particulière apporte au fonctionnement d'un mécanisme d'importations et d'exportations, combiné pour satisfaire l'intérêt exclusif de deux compagnies privilégiées.

Sans doute les Turcs auraient-ils tout à gagner à des échanges directs avec l'Inde. « Aveugle comme elle l'est sur ses avantages », la Porte n'y a d'autre objection que les convenances du chérif de la Mecque : c'est le seul motif de son obstination à exiger que les navires déchargent à Djeddah, sans le dépasser. Mais c'est pour elle un motif suffisant. D'autre part, elle est incapable d'empêcher qu'ils soient reçus à Suez ; l'Égypte est dans un tel état de rébellion qu'aucun de ses ordres n'y est obéi. Aucune chance, donc, que son *veto* suspende le malencontreux trafic. Sans espoir d'être ainsi tiré d'embarras, Ainslie s'attend, par contre, à être saisi de protestations contre l'imposition extraordinaire de 20 pour 100, frappée sur les marchandises débarquées à Suez. Au comble de la contrariété, prévoyant que ses moindres réclamations se heurteront désormais à toute l'opposition possible de la part

de la Porte, peut-être même au refus de reconnaître les droits inscrits dans les *Capitulations*, il renouvelle instamment au secrétaire d'État sa précédente demande d'instructions (1).

Il en advient exactement comme il l'a prévu. Deux jours seulement s'écoulent avant qu'un avis officieux l'informe d'une décision prise par la Porte : celle de ne plus donner suite à aucune de ses réclamations en faveur de sujets anglais. Au cas où il s'en plaindrait, on lui répondrait que, l'Angleterre n'ayant pas tenu compte des représentations faites à Murray sur le commerce de l'Inde par la mer Rouge, le gouvernement turc en ferait autant de toute réclamation britannique, jusqu'à ce que cette question fût réglée. La menace effraie Ainslie, car c'est journellement qu'il a à intervenir en faveur de marchands anglais. Pour parer le coup, il prend le parti de prévenir l'exécution de cette menace et de désavouer spontanément le trafic par Suez, en le mettant sur le compte de sujets ottomans. Il fait donc dire au reis effendi qu'il a été très contrarié d'apprendre par la rumeur publique l'arrivée à Suez de navires battant pavillon anglais, mais qu'il suppose ne pas appartenir à des sujets britanniques, et dont les cargaisons sont la propriété de négociants turcs. Craignant que la Porte en eût été mécontente, il en rendrait compte aux ministres de son roi et ne doutait pas que son gouvernement ne décourageât de telles entreprises. Enchanté de ce subterfuge, il est convaincu qu'en laissant les choses aller leur train, il n'eût pas échappé à un gros ennui. Peut-être a-t-il raison ; peut-être aussi a-t-il tout simplement donné dans un panneau. Toujours est-il qu'il n'entend plus parler des représailles annoncées. Mais en réponse et du tac au tac, il reçoit une protestation écrite de la Porte contre le commerce défendu.

C'est une note des plus explicites et catégoriques. Les navires marchands anglais, non plus que ceux d'aucune autre nation chrétienne, n'ont jamais, dit-elle, été autorisés à dépasser Djeddah, ni à pénétrer jusqu'à Suez. Les « illustres

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 5 mai 1777.

villes de la Mecque et de Médine » étant situées près de la côte orientale de la baie de Suez, ce rivage est considéré comme sacré par les nations musulmanes, entre autres par les Ottomans. Rôdant dans ces parages, se trouvent environ douze mille hommes des tribus arabes des *Urians*, qui, dans des cas de naufrage ou de détresse de navires indigènes, ont attaqué, pillé et massacré les équipages, puis se sont enfuis dans le désert, sans qu'on ait pu les châtier. En 1189 de l'Hégire, sur la nouvelle de l'arrivée à Suez d'un petit vaisseau anglais, la Porte a notifié à Murray qu'elle ne pouvait pas tolérer cette navigation ; même notification a été faite alors à tous les autres ministres étrangers, avec prière de la communiquer à leurs gouvernements. Tous s'y sont engagés et ont promis que les navires de leur nations ne viendraient pas à Suez. Tout récemment, le *commandement* délivré par la Porte, pour faire rendre justice aux passagers du *Swallow*, a rappelé que Suez était interdit aux bâtiments chrétiens. Or, trois vaisseaux anglais viennent encore d'y aborder. Aux remontrances d'Izzet-Mohammed pacha, gouverneur du Caire, Baldwin a répliqué que, si les capitaines avaient récidivé, c'est que leurs armateurs, aux Indes, n'avaient reçu du gouvernement britannique aucun ordre contraire. Les capitaines ont enfreint l'injonction du pacha, leur défendant de décharger à Suez, bien qu'il les eût autorisés à débarquer leurs cargaisons, soit à Tor, soit à Kosseir, et à les faire transporter au Caire de l'un ou l'autre de ces deux ports. Pour conclure, la Porte rééditait ses objections tirées du caractère sacré de la côte arabique, de l'intérêt fiscal du chérif de la Mecque, enfin de la turbulence des Bédouins *urians* : argument final qui a tout l'air d'une menace (1).

Cette protestation diplomatique ne reste pas entièrement platonique. Encore qu'elle s'abstienne de représailles proprement dites contre le commerce anglais, la Porte frappe cependant d'un second droit de douane, à leur arrivée à

(1) Note de la Porte annexée à la lettre d'Ainslie du 5 mai 1777.

Constantinople, les marchandises des Indes entrées par Suez. S'ajoutant à celui, très élevé, qui a déjà été perçu en Égypte, ce second droit grève les marchandises d'une lourde charge : et une double taxation rend ainsi l'opération peu brillante. Il est vrai que, pour ne pas violer ouvertement les *Capitulations*, la Porte donne en même temps au Caire l'ordre de rembourser le droit perçu en Égypte. Mais, comme cet ordre n'a aucune chance d'être exécuté, les importations indiennes n'en supportent pas moins, pratiquement, double imposition. Du moins contre cet abus Ainslie regimbe-t-il : il fait déposer dans les caisses de sa chancellerie le montant du second droit, jusqu'à ce que le premier ait été remboursé ; il écrit au *Grand Douanier* du Caire pour le presser de rendre gorge ; il prescrit à Baldwin d'intervenir de tout son pouvoir et, en cas d'insuccès, de lui en référer. Mais il ne se fait pas faute de témoigner à son correspondant toute sa mauvaise humeur de difficultés qu'il avait prévues, comme conséquence du trafic par Suez, et contre lesquelles il l'avait mis en garde, dès qu'il avait eu connaissance des premiers arrivages (1).

Ces reproches ne mettent pas l'ambassadeur à l'abri des récriminations de son unique, mais encombrant ressortissant en Égypte. Avant d'avoir appris ce qui s'est passé à Constantinople, Baldwin a protesté auprès d'Ainslie contre les entraves mises à la liberté commerciale des Anglais. « Je n'ai pas, écrit-il (2), de meilleur argument, pour établir le droit de nos navires de venir à Suez, que l'invitation et la promesse de sûreté faites par les beys du Caire eux-mêmes, qui sont considérés par la Porte comme ses sujets et officiers ; à moins encore que ce ne soit le suivant : le chérif de la Mecque et de Médine a compromis lui-même les revenus qu'il craint de perdre, et cela par ses extorsions et sa conduite outrageante envers les Anglais, qui sont décidés, s'ils ne peuvent aller à Suez, à ne pas fréquenter du tout la mer Rouge... J'ai des raisons de croire que le gouvernement anglais trouvera

(1) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 29 mai 1777.
(2) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 24 juin 1777.

acceptable la communication avec les Indes par cette voie et la jugera assez importante pour la solliciter de la Porte ; et ce qui me confirme dans cette conjecture, c'est qu'il y a apparence que le Parlement va prendre en main le gouvernement de l'Inde. » A ces pronostics, Baldwin joint une nouvelle toujours agréable à un ambassadeur : aucun des *commandements* obtenus de la Porte par Ainslie, soit contre les vexations infligées à des passagers anglais, soit pour le remboursement des droits indûment perçus, n'a eu le moindre effet pratique.

Les décisions de Londres ne devaient pas, à beaucoup près, répondre aux pronostics de Baldwin. Le 11 juillet 1777, lord Weymouth se décidait enfin à adresser à Ainslie les instructions impatiemment attendues. Le gouvernement avait donné connaissance à la Compagnie des Indes des lettres de l'ambassadeur et la Compagnie envoyé des ordres positifs aux diverses présidences de l'Inde. « Elle a, écrit Weymouth, strictement interdit à toute personne employée à son service aux Indes, ou y résidant sous licence délivrée par elle, de commercer avec aucun port de la mer Rouge, en dehors de Moka et de Djeddah. » Il était à espérer que ces ordres seraient obéis. Comme un temps assez long serait nécessaire pour qu'ils parvinssent à destination, et que, dans l'intervalle, des navires venant des Indes pourraient se présenter à Suez, Ainslie était prié de demander à la Porte que ces navires fussent reçus, et non forcés à s'en retourner. Il était invité à demander, en outre, que la Compagnie des Indes fût autorisée à faire passer par Suez ses dépêches, à condition que les paquebots qui les apporteraient ne débarquassent pas de marchandises (1).

Sous réserve d'un délai en faveur des bâtiments que les ordres de Londres n'auront pas pu joindre à temps, c'est une renonciation à se servir de la route de Suez pour le commerce ; par contre, c'est une requête afin de l'utiliser pour les correspondances officielles de la Compagnie des Indes.

(1) S. P., Turkey, 53. Weymouth, 11 juillet 1777.

CHAPITRE IV

LES MÉSAVENTURES DE L' « AVENTURE » ET DE SES PASSAGERS LE VOYAGE D'EYLES IRWIN

I

La traversée des Indes en Égypte sujette à des surprises. — Naufrage de l'*Aurore* — La relâche de l'*Aventure* à Yambo. — Fourberie du vizir et tribulations des passagers. — Trente jours de bordées dans la mer Rouge sur un boutre arabe. — Arrivée à Kosseir au lieu de Suez. — Traversée du désert de Kosseir à Keneh. — Épreuves et transes. — Extorsions et détention à Keneh. — Trajet en caravane de Keneh au Caire. — Par le Nil de Boulak à Rosette et Alexandrie. — Dix mois de voyage de Madras à Londres.

Les vaisseaux anglais qui, depuis 1774, ont fait voile de l'Inde pour Suez, n'ont pas tous atteint leur destination. Difficultés de navigation et obstacles politiques concourant à rendre la traversée hasardeuse, il est arrivé plus d'une fois que quelque mésaventure dramatique en suspendît le cours.

En 1776, l'*Aurore*, capitaine Adams, faisant route de Djeddah à Suez, donne contre un rocher à fleur d'eau, pendant la nuit, à la latitude de Yambo. Le vent, soufflant en tempête, pousse le navire si avant sur le brisant, qu'il ne tarde pas à s'y fendre et à être englouti. Le capitaine et l'équipage, ayant eu le temps de se réfugier dans les chaloupes du bord, font force de rame jusqu'à une île, puis jusqu'au rivage d'Arabie. Capturés par des Bédouins et dépouillés de leurs vêtements, ils sont conduits à Yambo, où ils vont être

vendus comme esclaves, quand le gouverneur de la ville les délivre et leur fournit les moyens de se rendre à Djeddah. Là, ils trouvent un bâtiment anglais en partance pour l'Inde et, pendant l'escale à Moka, content leur naufrage aux passagers d'un autre navire, l'*Aventure*, capitaine Bacon, qui, venant de Madras, se dirige vers Suez (1).

Peu s'en fallut que l'*Aventure*, au nom prédestiné, n'eût le même sort que l'*Aurore*. Après avoir mis plus de huit semaines à franchir l'océan Indien, puis à remonter la mer Rouge jusqu'à Moka, et s'être arrêtée quelques jours dans ce port, elle est assaillie par une tempête, par le travers de Djeddah. Elle n'en continue pas moins sa traversée, contrariée par le vent, et n'est plus qu'à 150 lieues de Suez, quand des brisants sont signalés sur son avant. Un courant contraire l'a poussée au milieu de rochers, dont cette partie de la côte d'Arabie est bordée, et que la brume n'a pas permis d'apercevoir à temps. Des récifs lui ferment la voie au nord, direction de sa route, et à l'ouest ; à l'est s'étend une côte inhospitalière : l'*Aventure* vire de bord et met le cap au sud. Mais voici qu'au sud aussi les sondages révèlent des basfonds. Dès lors, il ne reste plus qu'à mettre le cap à l'est, sur la terre. Le navire aboutit ainsi à Yambo et y jette l'ancre, le 7 mai 1777. Mais il n'a échappé aux périls de mer que pour buter sur les écueils de la perfidie arabe.

A peine a-t-il mouillé sur rade, que deux émissaires, dépêchés coup sur coup par le gouverneur ou *vizir* d'Yambo, se présentent à bord pour inviter capitaine et passagers à descendre à terre et leur offrir un pilote. Les compliments dont cette invitation est accompagnée, l'offre d'un pilote, qui va au-devant de leur désir, enfin le bon témoignage que les naufragés de l'*Aurore* leur ont rendu des dispositions du vizir, dissipent chez eux toute défiance ; et, le lendemain matin, débarquent le capitaine, deux subrécargues, trois passagers et leurs domestiques. Les égards avec lesquels ils sont

(1) Le naufrage de l'*Aurore* est relaté dans le voyage d'Eyles Irwin, l'un des passagers de l'*Aventure*.

reçus, l'aspect misérable de la ville et le délabrement d'un vieux fort, où le premier coup de canon d'une salve tirée en leur honneur fait choir une pluie de décombres, les tranquillisent au point que la seule idée du danger leur paraîtrait ridicule. L'accueil courtois et la dignité naturelle du vizir les préviennent en sa faveur. Ils ne doutent pas encore de sa bonne foi, après que deux pilotes, mandés et interrogés par lui, se sont refusés à conduire l'*Aventure* à Suez, déclarant l'entreprise impraticable. Le capitaine Bacon renonce dès lors à poursuivre sa route et se résigne à rebrousser chemin, se contentant de la promesse d'un pilote pour gagner Djeddah. Mais les passagers, dont la destination finale est Londres, ont à convoyer dépêches et paquets du gouverneur de Madras et du nabab d'Arcate pour la Compagnie des Indes ; pensant avoir accompli le plus long et le plus dur de leur traversée, ils ne prennent pas si aisément leur parti de revenir en arrière. Ils demandent donc au vizir de leur fournir un bateau indigène pour les mener à Suez. Ordre est donné d'en préparer un pour eux et marché est conclu pour leur passage. Mais, au moment de regagner leur bord, une pressante invitation du vizir retient encore capitaine, subrécargues et passagers dans la maison d'un *cheikh*, pour s'y rafraîchir : le rafraîchissement se prolonge cinq jours, pendant lesquels, traités sans rigueur, ils sont cependant étroitement gardés. Car le vizir leur a fait signifier qu'il ne pouvait les laisser partir avant d'avoir pris les ordres du chérif de la Mecque et entendait que l'*Aventure* fût amenée de la rade dans le port. Alors seulement ils se sont avisés que cet Oriental majestueux et obligeant était passé maître dans l'art de dissimuler et pouvait, comme l'écrit l'un d'eux, « rivaliser avec Garrick pour le talent de comédien ».

Tombés dans un traquenard, les voilà prisonniers dans une bourgade à demi sauvage, au milieu d'Arabes fanatiques, turbulents et pillards, au pouvoir d'un satrape dont ils ont éprouvé la fourberie. Leur préoccupation la plus vive n'est cependant pas pour eux-mêmes, mais bien pour le navire et

pour sa cargaison. Comment soustraire cette prise aux convoitises dont ils soupçonnent le vizir et son entourage? La chaloupe qui les a conduits à terre a été séquestrée; les matelots qui la montaient, internés avec eux : aucun moyen ne leur reste de communiquer avec l'*Aventure* que l'intermédiaire du vizir, sans l'aveu de qui personne ne se risquerait à leur servir de messager. La difficulté est bientôt tournée. Le capitaine Bacon prétexte la nécessité d'écrire à son second, demeuré à bord, pour l'autoriser à accoster, et demande à lui faire passer une lettre. Mais, dans ce message, il a soin de lui prescrire exactement le contraire : de mettre à la voile pour Djeddah. Là, l'intervention de compatriotes auprès du chérif de la Mecque pourra faire recouvrer leur liberté aux détenus de Yambo et, surtout, navire et cargaison seront en sécurité. Cet ingénieux stratagème est d'abord couronné d'un plein succès. Ignorant le premier mot d'anglais, le vizir donne dans le panneau, et s'empresse, par deux fois, de transmettre au second de l'*Aventure* les instructions du capitaine Bacon. Ses victimes sont déjà toutes joyeuses de lui avoir rendu la monnaie de sa pièce!

Au premier vent favorable, l'*Aventure* appareille donc et lève l'ancre; mais un accident, la rupture d'une amarre, compromet le succès de son appareillage et la laisse à la merci du courant, dans l'étroit chenal où elle est engagée, entre deux rangées de brisants et de bas-fonds. Pendant un instant, qui leur paraît éternel, les captifs, suivant la manœuvre des fenêtres de leur prison, voient le vaisseau aller à la dérive, et avec lui l'espoir de leur délivrance et la fortune qu'il porte. Heureusement en sont-ils quitte pour la peur : l'*Aventure* se tire encore de ce mauvais pas. Mais le danger couru enlève à l'officier qui la commande l'envie de recommencer. Au surplus, le coup manqué et la ruse éventée, recommencer n'irait pas sans nouveaux risques. Il en est donc passé par où veut le vizir : le voilier est remorqué dans ce qui tient lieu de port. Encore son équipage doit-il être désarmé et son artillerie débarquée, à la suite d'une fusillade entre matelots et indi-

gènes, et pour apaiser chez les Arabes des alarmes qui ont failli être fatales au sort des prisonniers.

Désormais, certain que l'*Aventure* ne déguerpira pas sans sa permission, le vizir laisse capitaine et passagers s'y réinstaller, les autorise à circuler dans la ville, les admet en sa présence, consent à ce qu'ils écrivent à un compatriote en escale à Djeddah, le capitaine Anderson. Mais, faute d'instructions du chérif de la Mecque, qui se font étrangement attendre, il continue à mettre obstacle à leur départ. Cette détention adoucie dure encore près d'un mois. Enfin arrivent de Djeddah les ordres du chérif et la réponse du capitaine Anderson. Le chérif autorise l'*Aventure* à reprendre la mer et, sous diverses conditions vexatoires, à toucher Djeddah ; il permet aux passagers de se rendre à Suez dans un bateau indigène, fourni par le vizir d'Yambo. Le capitaine Anderson annonce à ses correspondants que le commandant du *Swallow*, récemment arrivé à Suez, a demandé justice au chérif du traitement qui leur a été infligé et de l'insulte faite au pavillon britannique. Leur geôlier se décide alors à les relâcher et à lever l'embargo mis sur le bâtiment. Ce n'est que le 10 juin que l'*Aventure* peut enfin quitter les eaux inhospitalières d'Yambo, dirigée sur Djeddah, pendant que les passagers s'embarquent pour Suez sur un *boutre* indigène, baptisé par eux l'*Imposition*, à cause du prix exorbitant exigé d'eux pour le nolis.

On voyait encore à Suez, il n'y a pas longtemps, se balancer sur les eaux de la rade ou reposer à sec sur un flanc rebondi quelques-unes de ces embarcations courtes et ventrues, même pas pontées, la poupe large et élevée, la proue recourbée en dedans, la coque ceinte de bandes multicolores, mâture basse, cordages épais et voilure rudimentaire. Après le confort relatif d'un trois-mâts anglais, les aises d'une cabine privée, les douceurs d'une table abondamment, sinon délicatement servie, et d'une cave bien fournie en *ale* et en *whisky*, ce n'était pas une partie de plaisir que de prendre passage sur un boutre de la mer Rouge. « Je voudrais, écrit

l'un des hôtes de l'*Imposition*, pouvoir vous représenter ce triste gîte, où nous étions comme entassés l'un sur l'autre ; mais cela est au-dessus de mes forces. Figurez-vous cependant quatre personnes, resserrées dans un carré d'environ 5 pieds de diamètre, sans aucun abri contre les rayons brûlants du soleil et les froides rosées des nuits d'Arabie, privés du moindre exercice de leurs membres, condamnés à être continuellement dans la société de l'équipage, entièrement à la discrétion d'une race perfide et avec l'expectative d'une longue et ennuyeuse navigation sur une mer inconnue : et vous aurez une faible idée de notre situation et de l'entreprise dans laquelle nous nous engagions. »

Les quatre Anglais qui s'y engageaient étaient Eyles Irwin (1), superintendant de Madras, narrateur de leur traversée mouvementée, Hammond, le major Alexander et un lieutenant. Faisant contre fortune bon cœur, ils s'installent le mieux possible au centre du boutre ; le patron ou *noquedah* et le pilote prennent la poupe ; l'interprète, les domestiques des passagers et l'équipage, composé tout juste d'un marinier arabe et de trois Abyssins, occupent la proue. A peine naviguent-ils depuis quelques jours, ayant fait d'ailleurs très peu de chemin, que l'un des Anglais, le lieutenant, donne des signes de folie et, atteint du délire de la persécution, doit être renvoyé à Yambo sur une barque rencontrée en mer. De quelque temps, le sort ne leur réserve plus ensuite d'autres tracas que la désespérante lenteur de leur marche. L'*Imposition* se traîne le long de la côte d'Arabie, tirant des bordées d'îlot en îlot et de crique en crique. « Notre navigation, dit Irwin, ressemblait à celle des Grecs dans l'antiquité. Nous ne faisions que côtoyer, sans nous écarter beaucoup du rivage. Cette manière de naviguer me fait concevoir comment Ulysse put rester dix ans autour des rivages de la Grèce. » Cependant, ils ont fini par atteindre le golfe d'Akaba, reconnaître et doubler le cap Mahomet, qui sépare ce golfe de

(1) Auteur de l'ouvrage cité ci-dessus.

celui de Suez, et se croient parvenus à hauteur de Tor, sur la côte du Sinaï, quand ils s'aperçoivent subitement qu'ils font route vers le sud, au lieu du nord. Leur pilote, d'accord avec le *noquedah*, a profité de la nuit pour changer la direction sans les en avertir, traverser le golfe de Suez dans sa largeur ; et ils se réveillent longeant la côte d'Égypte du nord au sud, le cap sur Kosseir, où ils abordent le 10 juillet, trente jours après leur départ d'Yambo. Leur *noquedah* avait affaire à Kosseir et les avait trompés en s'engageant à les conduire à Suez, où il n'avait jamais eu l'intention d'aller. Ainsi aboutissent malgré eux dans un petit port de Haute-Égypte des voyageurs anglais partis des Indes cinq mois auparavant.

A leur débarquement sur le sol égyptien, recommencent pour eux les incommodités d'une hospitalité arabe pauvre de ressources, dans une maison qui, pour être la meilleure de la misérable ville, « ne vaut guère plus qu'une grange d'Angleterre ». Aussi ont-ils hâte de gagner Keneh, sur le Nil, prochaine étape de leur itinéraire imposé ; une caravane est annoncée, qui en provient et doit y retourner : la prudence et l'économie conseillent à nos gens de profiter de son retour, plutôt que de se lancer seuls à travers le désert, fût-ce sous la protection d'une escorte rien moins que sûre. Impatiemment attendue, la caravane arrive enfin : ce sont alors les marchandages avec un cheikh résolu à se faire payer ses services le plus cher possible ; ensuite, la traversée du désert à dos de chameau, sur une distance de 130 milles, sous le soleil torride de la fin de juillet, au régime frugal des caravaniers, sans autre boisson que l'eau saumâtre emportée dans des outres ou trouvée dans quelque puits. Mais plus pénible que fatigues et privations est l'impression d'être livrés sans défense à un guide d'allure suspecte, à deux forbans de gardes et à des chameliers sujets à caution. Le guide a tôt fait d'isoler son convoi du reste de la caravane, qu'aucune objurgation ne peut le déterminer à rejoindre. Aussi est-ce dans des transes perpétuelles que les trois Anglais, le soupçon-

nant de leur préparer un guet-apens et exposés par sa faute à être détroussés par les Bédouins, passent les rudes journées d'étape et les nuits de campement à la belle étoile, entre Kosseir et Keneh.

Du moins à Keneh peuvent-ils se croire au bout de leurs peines. La ville est de quelque importance, sur le Nil, dans une région agricole, de population sédentaire, où doit se faire sentir un semblant d'autorité. Baldwin, à qui les voyageurs ont écrit de Kosseir, en lui annonçant qu'ils sont porteurs de lettres pour lui et de dépêches du plus haut intérêt pour Londres (1), aura sans doute pourvu à leur faciliter la descente du Nil ; et les ordres qu'il aura provoqués, ou bien les auront précédés à Keneh et à Guirgueh, ou bien ne tarderont pas à les y rejoindre. Car ils comptent, pour atteindre le Caire, emprunter la voie du fleuve, beaucoup plus rapide que celle de terre, et espèrent trouver promptement à fréter une de ces *felouques*, dont la forme élancée, la grande voile triangulaire, tendue sur une longue vergue que supporte un mât court et incliné en avant, se profilent si gracieusement sur le limpide ciel d'Égypte.

Autant d'illusions vite envolées ! « La fortune, constate philosophiquement Irwin, nous destinait à de nouvelles épreuves, au moment même où nous croyions toucher à la fin de nos peines. » Pas signe de vie de Baldwin ; pas trace de mesures prises à sa requête ; rien qui ressemble à l'organisation, à l'ordre, à la sécurité que les voyageurs s'attendaient à trouver dans une ville comme Keneh. « Il n'y avait

(1) « A George Baldwin, esq. — Monsieur, nous prenons la liberté de vous informer que nous sommes arrivés ici le 10 du courant. Un concours d'événements singuliers nous a obligés à prendre cette route extraordinaire, quoique notre intention fût de nous rendre au Caire par Suez. Comme nous sommes chargés de dépêches de la plus grande importance de la part du président de Madras à la cour des Directeurs, nous nous flattons que cette circonstance sera un motif de plus pour vous de vous intéresser auprès du bey du Caire en notre faveur, afin qu'il envoie aussitôt à Keneh et à Guirgueh des ordres pour notre sûreté en descendant le Nil... Quand nous aurons le plaisir de vous voir au Caire, nous aurons l'honneur de vous présenter nous-mêmes les lettres que nous avons à votre adresse. Nous les croyons trop importantes pour vous, pour les confier avec la présente. » 12 juillet 1777.

point actuellement, leur explique leur hôte, de gouvernement régulier dans la localité ; chacun y défendait lui-même sa maison. » Alentour et dans toute la Haute-Égypte, la guerre civile : une de ces révolutions, qui sont chroniques au Caire, en a chassé Ibrahim bey et a porté Ismaïl bey au pouvoir. Le fugitif, comme de coutume en pareil cas, a cherché refuge dans le *Saïd* (1), en attendant de rendre la pareille à son heureux rival ; il se trouve, avec ses mameluks, à trois journées seulement de marche de Keneh ; une flottille, sous un de ses partisans, Moustafa bey, barre le Nil à hauteur de Guirgueh ; la navigation est suspendue en aval de ce point.

N'en sachant d'abord rien, les trois Anglais se font amener un *reis*, ou patron de felouque, concluent marché et versent l'argent, empoché par quelques intermédiaires, qui se sont bien gardés de les avertir. Ils se consument ensuite d'impatience, dans l'attente de la felouque promise, jusqu'au jour où ils apprennent la vérité. Encore n'est-ce là que la première de toute une série d'extorsions. Car ils sont la proie d'une bande d'exploiteurs sans vergogne, qui, pour les rançonner et les piller, ne sont jamais en peine de prétextes : tantôt c'est une visite de leurs bagages, tantôt un droit imaginaire à acquitter sur leurs effets, tantôt une somme à payer pour se défaire de prétendus malandrins, qui en veulent à leur vie. Leur hôte, ses voisins et amis, divers potentats locaux décorés de titres pompeux, ont lié partie pour cette exploitation en règle, exercée au moyen de la menace, de la violence et de la détention. Les impudents compères ne les laissent toutefois manquer de rien, par un reste de respect et de crainte pour leur qualité de *Francs*, et par une bonhomie naturelle toute caractéristique. Le plus âpre à les pressurer ne se présente-t-il pas un soir à leur porte, suivi d'un chargement de victuailles et venant faire ripaille avec eux, dans la maison même où ils sont gardés à vue ! L'esprit pratique n'empêche pas d'être bon vivant. L'arrivée, dans une

(1) Nom arabe de la Haute-Égypte.

petite ville où il n'en paraissait alors quasi jamais, de trois « étrangers de distinction », dont le bagage annonce une garde-robe bien montée et une bourse bien garnie, est une aubaine inespérée pour les *fellahs* cupides, entre les mains de qui ils sont tombés : voilà toute l'affaire. Et, de chantages en perquisitions, s'allègent leur escarcelle et leurs malles, s'en vont pièces de monnaie et objets de prix, guinées d'Angleterre, roupies des Indes, sequins de Venise, piastres de Turquie, châles de cachemire, mouchoirs d'indienne, pistolets anglais incrustés d'argent, sabres hindous, gobelets ciselés, etc., etc. En vain les victimes adressent-elles à Baldwin, au Caire, des appels désespérés, qui lui parviendront Dieu sait quand ! Leur séquestration et leur mise au pillage durent jusqu'au moment où un brave homme de gouverneur, tenu lui-même à une extrême prudence avec ses administrés, les délivre des mains de leurs persécuteurs et leur donne asile dans sa maison. Mais, par malheur, leur bienfaiteur tombe bientôt en disgrâce ; son successeur se montre, avec les infortunés Anglais, de dispositions plus tièdes et moins ennemi du *bakchich*. D'interminables lenteurs continuent à ajourner leur départ par voie de terre.

Ils ne sont positivement sortis de l'ornière que par l'arrivée à Keneh du *cheikh-ul-arab*, seule autorité réellement reconnue en Haute-Égypte. Isman-Abou-Ali était investi depuis 1737 de cette dignité de grand cheikh des Arabes, qui lui conférait un pouvoir éminent sur tous les nomades des déserts encadrant la vallée du Nil. Il venait d'être, en outre, confirmé par Ismaïl bey dans le gouvernement, qu'il avait exercé sous Ibrahim, de quatre provinces du Saïd : sa juridiction s'étendait donc aux habitants de la vallée. C'était un vieillard juste et bienfaisant, de qui avait eu à se louer déjà le voyageur Pococke. Prenant les trois Anglais sous sa protection, il fait rendre gorge à leurs persécuteurs, leur fournit un guide sûr, les aide à se procurer des chameaux, à se pourvoir de provisions, à monter leur caravane. Aussi leur gratitude envers lui est-elle infinie et leur enthousiasme

à son endroit ne connaît-il pas de bornes. Irwin le compare à Pierre le Grand, au-dessus de qui il le met !

A travers tant de vicissitudes, le temps a passé. Septembre est entamé quand les voyageurs se remettent en route. Il ne leur faut pas moins de quinze jours pour couvrir le trajet de Keneh au Caire, dont ils évaluent la distance à 330 milles environ. Et ce sont encore, coupées d'alertes et de menus incidents, qui en rompent la monotonie, de longues journées de chameau à travers les sables de la Thébaïde, dans les *ouadis* (1) desséchés qui courent entre les *djebels* (2) de la chaîne arabique. La piste, parallèle au Nil, mais relativement distante de lui à l'est, rejoint la vallée à Tineh, presque en face des pyramides de Ghizeh. De là une felouque transporte nos gens à la pointe de l'île de Rodah, puis, par le *Khalig*, — le canal qui traverse le Caire et, pendant la crue, inonde la place *Esbekieh*, — les dépose au *Mouski* (3), où sont situées les factoreries franques. On devine avec quelle satisfaction ils mettent pied à terre devant la maison de Baldwin. Hébergés par lui, ils n'ont que des éloges pour son hospitalité et sa complaisance. Seul facteur anglais au Caire et agent de la Compagnie des Indes, il leur rend tous les services qui sont du ressort d'un consul, organise leur voyage de Boulac à Rosette, par le Nil, leur procure passage sur un navire en partance à Alexandrie pour Marseille, les recommande à Rosette à un négociant français, Teissier, à Alexandrie à son agent, Brandi.

Après les périls et les tracas des randonnées dans le désert, des stations à Yambo, Kosseir et Keneh, la Basse-Égypte, encore que bien peu policée, offre aux arrivants un contraste appréciable avec ce qu'ils viennent de quitter. Au Caire, naguère encore troublé par la lutte d'Ibrahim bey contre Ismaïl bey, le calme a été prompt à succéder à un accident

(1) Vallée ou lit de torrent à sec. C'est le même mot que *oued*, de l'arabe du Maghreb.

(2) Montagne ou colline.

(3) Nom d'une rue de la ville arabe du Caire et, par extension, d'un quartier qui était alors le centre du commerce et est encore aujourd'hui très commerçant.

aussi habituel qu'une révolution. Rosette, paisible et riante petite ville, possède de délicieux jardins d'orangers et de citronniers, une factorerie française, « édifice très spacieux, qui déploie sur le fleuve la plus magnifique façade ». Un original d'Anglais, dont on montre la maison, Worsley Montaigu, y a vécu trois années. Alexandrie enfin, bien déchue sans doute de la splendeur qu'elle avait connue dans l'antiquité, se ressentant fâcheusement, comme cité et comme port, de l'incurie des mameluks, n'en doit pas moins encore aux *Francs*, à qui elle donne asile, une considérable activité commerciale et maritime. Les indigènes y ont parfois la main leste : le vice-consul français Bories y a été assassiné l'année précédente, et la mansuétude dont la cour de Versailles a fait preuve en l'occurrence est pour nos voyageurs un objet d'étonnement. Une ancienne factorerie anglaise, où ils prennent logement, évoque à leurs yeux des temps meilleurs, où leurs compatriotes y possédaient comptoir et consulat. Partout, en dépit des rivalités nationales et en dehors des cas où un devoir patriotique l'interdit, les Européens se viennent personnellement en aide les uns aux autres, en vertu d'une sorte de solidarité imposée par l'état de demi-barbarie du pays et de ses maîtres. Dans les trois dernières villes où ils s'arrêtent, Irwin et ses compagnons sont accueillis et traités avec cordialité par les négociants et consuls français. Et c'est sur un bateau français, la *Cléopâtre*, qu'ils s'embarquent le 8 octobre. Lorsqu'ils seront rendus en Angleterre, il y aura dix mois qu'ils ont quitté les Indes.

II

Idées d'Eyles Irwin sur le parti à tirer de Kosseir pour le commerce ; sur l'usage que l'Angleterre devrait faire de l'Égypte et de la mer Rouge pour communiquer avec l'Inde. — Les trois routes de Suez, Kosseir et Tor utilisées par les Anglais en 1777.

Telles sont les lenteurs et les vicissitudes auxquelles un retard sur la saison favorable, une erreur de navigation, un accident de mer exposent alors les voyageurs allant de l'Inde en Europe par la mer Rouge. Ceux-là mêmes qui ont passé par ces épreuves et échappé à ces dangers conservent cependant assez de liberté de jugement pour apprécier les avantages de la voie qui a failli leur être fatale. Il peut, à première vue, sembler paradoxal qu'ils recommandent aux autres ce qui leur a si mal réussi à eux-mêmes. Mais c'est que, dans leur pensée, l'usage régulier du même itinéraire comporterait des mesures qui le rendraient plus expéditif et plus sûr. Ainsi fait Irwin qui, observant que le port de Suez est fermé par les vents du nord aux navires arrivant du sud pendant une grande partie de l'année, tandis que celui de Kosseir leur est ouvert dans toutes les saisons, suggère (1) que la Compagnie des Indes fasse passer ses dépêches par Kosseir et Keneh. Il n'exclut même pas que les navires arrivés en mer Rouge trop tard pour pouvoir remonter jusqu'à Suez puissent avoir intérêt à débarquer leurs cargaisons à Kosseir, au lieu d'en être réduits à les écouler à Djeddah. « On pourrait aisément, dit-il, faire un traité de commerce avec les princes de la

(1) Irwin, *op. cit.*, t. I, p. 229 ; t. II, p. 112.

Haute-Égypte et le bey du Caire, si la Compagnie des Indes trouvait ce commerce avantageux (1). » A lui, il semble tel et nullement susceptible de concurrencer la vente des marchandises importées par la Compagnie des Indes en Angleterre, par voie du Cap. Il ne faut pas se hâter de taxer ces idées d'utopie : car nous verrons le gouvernement anglais se les approprier neuf ans plus tard et incorporer un projet de transmission accessoire des dépêches par Kosseir, dans un plan général de correspondance et de commerce par la mer Rouge et Suez.

Irwin est, d'ores et déjà, un partisan déclaré de cette entreprise. Dûment chapitré au Caire par Baldwin, il est enthousiaste de l'application que, grâce à l'initiative privée, l'idée traditionnelle de communication avec l'Inde par l'Égypte est en train de recevoir, au moment où il traverse le pays. Et probablement ne se fera-t-il pas faute, à Londres, de

(1) Irwin, *op. cit.*, t. I, p. 229-230. L'idée d'Irwin, d'utiliser Kosseir pour les dépêches et, dans certains cas, pour les marchandises, est à rapprocher d'un passage des lettres, publiées en 1786, du voyageur français Savary, qui visita l'Égypte en 1778-79. Après avoir signalé les entraves qui paralysaient le commerce à Kosseir, misère de la ville, mauvais état du port, élévation des droits, Savary écrit : « Il est certain qu'une nation puissante sur la mer pourrait à peu de frais faire évanouir ces obstacles et s'assurer des bénéfices prodigieux de ce négoce important. Tout dépend des moyens qu'on emploierait. » Il n'indique pas ces moyens. Mais, après avoir narré le périlleux voyage, entre Kosseir et Keneh, du Français Chevalier, commandant général de nos établissements du Bengale, capturé par les Anglais aux Indes et renvoyé par eux en Europe *via* mer Rouge, Savary revient sur l'utilisation commerciale de la route Kosseir-Keneh et, s'abandonnant à son imagination, esquisse un plan grandiose et chimérique : « Si l'Égypte, écrit-il, tombait au pouvoir d'un peuple éclairé, il rendrait la route de Kosseir sûre et commode. Je crois même qu'il serait possible de détourner un bras du Nil dans cette vallée profonde où la mer a coulé autrefois. Ce canal ne me paraît pas plus difficile que celui qu'Amrou exécuta depuis Fostat jusqu'à Colsoum. Il procurerait de bien plus grands avantages, puisqu'il épargnerait aux vaisseaux de l'Inde environ cents lieues d'une navigation périlleuse à travers l'extrémité resserrée de la mer Rouge. » Suit le tableau enthousiaste des conséquences d'un tel ouvrage, qui ferait de Kosseir le centre d'échange des productions de l'Inde et de l'Égypte et, par Kosseir, de l'Égypte le trait d'union entre l'Europe et l'Asie, un pays d'une prospérité inouïe et « le séjour le plus délicieux de la terre ». L'idée de réaliser la communication de la Méditerranée à la mer Rouge au moyen d'un canal dérivé du Nil n'a rien de nouveau ni de personnel à Savary. Le canal dérivé est, avec le canal direct et la simple route de terre, un des trois procédés constamment suggérés à travers les siècles. Ce qui est original, et peu pratique, est de faire dériver ce canal du Nil aussi haut que Keneh et de le faire aboutir à Kosseir.

chercher à mettre en branle l'initiative officielle ; en tout cas, la publication de son journal de voyage (1) ne pourra qu'y contribuer. L'Angleterre, écrit-il (2), « vient de s'ouvrir, par la voie de la mer Rouge, une communication dont elle ne peut que recueillir les plus grands avantages. Son activité, son industrie, désormais libres des entraves qui les avaient enchaînées trop longtemps, vont reprendre leur essor et, déjà, dans son commerce avec l'Égypte, elle se voit maîtresse d'en prescrire à son gré les conditions. » Le pouvoir d'imposer sa volonté, c'est de ses escadres que, d'après Irwin, l'Angleterre le tient. Favorable à l'emploi de la « manière forte », qui dispensera, selon lui, de recourir à la force proprement dite, il montre le salutaire effet produit jusqu'au Caire par l'arrivée de la seule corvette *Swallow* : la rumeur, qui grossit tout en Orient, n'a-t-elle pas attribué soixante pièces de canon à ce petit bâtiment, qui n'en comptait que vingt ! L'Angleterre « recommence à se faire craindre ; son règne va recommencer » : ainsi prophétise Irwin. Non pas qu'elle doive, à son avis, chercher à impressionner le gouvernement des mameluks par un déploiement de forces devant le rivage du Delta. Car, « fût-il plus faible et plus pusillanime encore, ce gouvernement n'a rien à craindre pour ses côtes de la Méditerranée. La jalousie et les divisions des nations européennes sont, à leur honte, le trop solide fondement de sa sécurité pour cette partie de ses domaines. Mais, du côté de la mer Rouge, il faut qu'il se soumette à la puissance à qui l'empire de l'Inde a donné celui de la navigation et du commerce de ce golfe, où elle règne sans compétiteurs : et cette puissance est l'Angleterre. Ainsi une route frayée d'abord par de hardis aventuriers peut devenir, par la suite, d'une utilité infinie à la nation ; et la communication nouvelle qu'elle établit est faite pour élever le pouvoir et la prospérité de la Compagnie à un degré incalculable ». Le gouvernement égyptien n'avait pas même, dans la mer Rouge, « une misérable galère pour la protection du

(1) Publié à Londres en 1780.
(2) Irwin, *op. cit.*, t. II, p. 180 et suivantes.

commerce », qui se faisait cependant par bateaux arabes : rien qu'en mettant l'embargo sur l'importation du café dans les ports d'Égypte, on porterait à ce pays un préjudice tel qu'il aurait vite fait d'entendre raison. Quant à l'opposition de la Porte, dont Irwin connaissait le fait et attribuait le motif à la crainte de voir déserter la route d'Alep-Bassorah, cet Anglais positiviste n'en avait visiblement pas cure. La politique qu'il préconisait envers Constantinople était celle du fait accompli.

Et le fait, encore qu'il y manquât l'assentiment et l'appui efficace du gouvernement britannique, pouvait dès lors passer pour accompli. Les renseignements recueillis par Irwin, en cours de traversée, confirment ceux d'Ainslie, sur le nombre relativement élevé de navires anglais ayant abordé à Suez en 1777. En juillet de cette année, il en restait encore quatre ; et d'autres étaient déjà repartis pour Djeddah. De même qu'Irwin et ses compagnons avaient dû emprunter la route de Kosseir et Keneh, deux de leurs compatriotes avaient, par choix ou nécessité, recouru à celle de Tor, bien que le pays entre Tor et Suez, c'est-à-dire la presqu'île du Sinaï, fût réputé « le plus barbare de l'Arabie ». Ainsi les trois seules routes pour gagner le Caire par la mer Rouge, celle de Suez, celle de Kosseir et celle de Tor, avaient été utilisées simultanément par des Anglais. Encore la communication avec l'Inde par l'Égypte n'avait-elle été pratiquée que dans un sens. Car, dans le courant du même été, un certain Whitehill était arrivé d'Angleterre en Égypte, allant aux Indes. « Chargé du rétablissement de lord Pigot dans le gouvernement du fort Saint-Georges » (1), il n'avait mis qu'une trentaine de jours à venir de Londres au Caire. « L'on présume, notait Irwin, qu'il ne mettra pas plus de temps à faire le reste du trajet à cette place (le fort Saint-Georges), voyage qu'on est toujours plus de quatre mois à effectuer par le cap de Bonne-Espérance. » Loin d'être irrité de ces allées et venues, Ismaïl

(1) A Madras.

bey, à ce qu'Irwin avait appris au Caire, « se plaisait à encourager le commerce et témoignait une prédilection marquée aux Anglais. Leurs tentatives récentes pour rétablir la navigation de la mer Rouge avaient excité son admiration et achevaient de leur valoir de sa part une préférence décidée sur tous les autres Européens ».

CHAPITRE V

DEMANDE ANGLAISE DE CORRESPONDANCE AVEC L'INDE PAR SUEZ. — SIR ROBERT AINSLIE ET LA PORTE OTTOMANE

I

La Porte et les consuls français Mure et de Trouy soupçonnent des visées territoriales anglaises sur l'Égypte. — Inanité de ces soupçons.

L'usage qu'à maintes reprises les Anglais ont fait de la mer Rouge, depuis 1774, a de prime abord fait redouter à la Porte qu'ils eussent des visées territoriales sur l'Égypte : elle en a exprimé la crainte dans le premier firman rendu par elle pour couper court au trafic. Les consuls français en Égypte n'ont pas tardé à partager ses inquiétudes. A force de se répéter, le passage par Suez, le Caire, Alexandrie, d'officiers anglais, d'agents de la Compagnie des Indes (1), leur a paru suspect. Plus suspects encore leur ont semblé l'intérêt témoigné au pays et les propos tenus par Baldwin et par les voyageurs, qui, à intervalles relativement rapprochés, venaient rompre sa solitude. Jugeant des dispositions de l'Angleterre d'après celles des Anglais qu'ils rencontraient en Égypte, ils l'ont soupçonnée d'en méditer la conquête. L'alarme est donnée à

(1) Les noms de quelques-uns d'entre eux sont venus jusqu'à nous. James Capper, cité plus haut, traverse l'Égypte, venant des Indes, en 1776 ou 77, revient aux Indes en 1778 par voie de Bassorah. Il cite lord Percy comme s'étant trouvé au Caire en 1776 et lord Charlemont comme y ayant passé ultérieurement. Irwin cite Whitehill comme ayant traversé l'Égypte pour aller à Madras.

Versailles par le vice-consul au Caire, de Trouy, qui écrit (1) :

« Cette nation tend à une supériorité plus réelle que la supériorité mercantile, en cherchant à connaître toutes les mesures nécessaires pour s'emparer d'un pays qui, par son site et sa fertilité, lui serait plus avantageux que tout autre. Elle connaît de quelle importance serait pour elle la possession d'une contrée qui, la rendant maîtresse de la mer Rouge, lui donnerait le commerce exclusif des Indes. C'est sûrement le motif qui aura engagé le roi de la Grande-Bretagne à envoyer successivement en Égypte plusieurs ingénieurs-géographes, pour prendre la description de ses côtes et de ses ports, et pour lever des plans détaillés de ses principales villes et de leurs environs. Depuis plusieurs années, et surtout depuis la guerre qu'il soutient contre les colonies (2), il a fait réitérer plusieurs fois les mêmes opérations. Il a même profité de la nécessité où étaient les capitaines marchands de passer par le détroit de Suez pour se rendre aux Indes, et il a fait faire de nouvelles observations qui lui ont fait connaître l'avantage que procurerait une pareille conquête, la facilité avec laquelle on pourrait l'entreprendre, et combien serait difficile de s'en voir expulser, quand une fois on y serait établi. Quelques discrets que soient les Anglais sur cet article, il est tout de même facile de les pénétrer. Il est même arrivé à l'un d'entre eux, qui, autrefois, a été consul de sa nation à Chypres, de dire à la table de M. Mure (3) que, dans quatre ans, l'Égypte ne serait plus à la puissance des Turcs. »

On reconnaît aisément Baldwin dans l'auteur du propos rapporté ici ; les capitaines, officiers et passagers de la *Minerve*, du *Swallow*, des vaisseaux ensuite venus à Suez, dans ces *ingénieurs-géographes* se succédant en Égypte. C'est également certains de ces voyageurs qu'il faut voir dans le « commissaire » et le « géographe » anglais, que Mure,

(1) Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire, 8 juin 1777.
(2) Les colonies d'Amérique. États-Unis d'aujourd'hui.
(3) Consul général de France à Alexandrie.

consul général à Alexandrie, signale comme venant de parcourir la mer Rouge, les côtes d'Arabie et d'Égypte, ayant été rencontrés autour du Caire et s'étant enfin rendus à Alexandrie. Sans en tirer des conclusions aussi extrêmes que de Trouy, Mure confirme cependant les impressions de son collègue : « Les Anglais, écrit-il (1), disent assez haut que ce pays est fort à leur convenance et qu'il leur sera aisé de s'en rendre maîtres. Ces propos de gens qui n'ont aucune part aux affaires du gouvernement ne peuvent être regardés que comme une rodomontade. Quoi qu'il en soit, il est certain qu'en supposant l'Amérique septentrionale érigée en souveraineté libre et indépendante de l'Angleterre, cette puissance trouverait ici un ample dédommagement de ses pertes. De plus, elle lierait ses possessions et son commerce de l'Inde à l'Europe par une chaîne bien difficile à rompre, et notre commerce du Levant courrait risque d'être interrompu et même envahi à la première occasion. »

Nos consuls auraient été bientôt rassurés, s'ils avaient pu lire la correspondance d'Ainslie avec lord Weymouth : ils n'y auraient pas trouvé trace des aspirations qu'ils soupçonnaient, ni des missions qui les avaient inquiétés. Les appétits nationaux trahis par les propos qu'ils avaient entendus étaient le fait du seul Baldwin et des néophytes de passage, qui découvraient sous sa direction l'Égypte et les facilités qu'elle offre aux communications avec l'Inde. Quant aux missions de « géographes », l'initiative en appartenait à Warren Hastings, qui, s'il a certainement voulu rendre permanent, régulier et sûr le transit par Suez, ne semble pas avoir songé à préparer par là la conquête de l'Égypte. Les Français de ce temps-là sont prompts à soupçonner les Anglais ; d'autant plus prompts qu'une guerre prochaine, pressentie de part et d'autre, va mettre de nouveau les deux peuples aux prises. Sur cette disposition naturelle, nos consuls en Orient et même notre ambassadeur à Constantinople

(1) Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Alexandrie, 17 juin 1777.

surenchérissent volontiers, quand il s'agit de l'Égypte ou de Suez, pour stimuler leur propre gouvernement à quelque initiative dont ils sont partisans. Ce qu'Ainslie était chargé de solliciter de la Porte était, en vérité, bien inoffensif, comparativement à ce dont nos agents suspectaient « la perfide Albion ».

II

Ainslie demande à la Porte l'admission provisoire des navires anglais à Suez et la faculté d'acheminer par là les dépêches. — Il soupçonne la France de prétendre à la concession du commerce par Suez.

Ayant reçu les instructions de lord Weymouth, Ainslie communique à la Porte l'envoi aux Indes des ordres émis à sa requête et portés par deux vaisseaux, le *Bessborough* et le *Lord-North*, non sans se faire un mérite de la rapidité avec laquelle l'affaire a été menée. Puis, il insiste sur les deux points qui lui ont été recommandés : l'admission provisoire des navires à Suez jusqu'à la réception des ordres dans l'Inde, le transit des dépêches. La Porte se déclare satisfaite et lui promet une prompte réponse (1).

Quinze jours après, il n'a pas encore reçu de réponse et son espoir d'en obtenir une favorable est des plus faibles. La dernière révolution du Caire — celle qui a substitué Ismaïl à Ibrahim bey — n'a pu, selon lui, que renforcer l'autorité du pacha. Mieux en situation de faire respecter ses décisions, la Porte sera d'autant moins disposée à les modifier en quoi que ce soit. Du reste, si elle autorisait la Compagnie anglaise des Indes à faire passer ses dépêches par Suez, la faculté lui en serait aussitôt demandée, pour leurs nationaux, par d'autres gouvernements. Enfin, elle craindra que, sous le couvert d'un simple transit de papiers, le commerce ne se fasse par cette voie et s'étende bientôt à toutes les marines chrétiennes (2). Elle trouvera, et, en attendant, Ainslie

(1) S. P., Turkey, 53. 3 septembre 1777.
(2) *Ibid.* Ainslie, 17 septembre 1777.

trouve à ces objections un prétexte, dans le fait qu'un Français passait pour s'être mis sur les rangs à Constantinople.

Il y avait à peine un mois qu'Ainslie en avait avisé Londres (1) : « Un *gentleman* français nommé Melon, qui était secrétaire de l'ambassade de M. d'Aubeterre à Rome, vint directement de France et séjourna un mois ici. La raison de son voyage est singulière. Il s'est embarqué, il y a dix jours, pour Smyrne, faisant route pour le Caire. J'ai découvert qu'il a présenté un mémoire au grand vizir, mais je n'ai pas encore pu en découvrir l'objet, car le mémoire a passé par l'intermédiaire du *drogman* de la Porte, qui est entièrement acquis aux intérêts de la France. Toutefois, je tiens de source indubitable que la proposition a été désapprouvée et rejetée. La même circonstance m'induit à penser qu'une demande a été faite pour permettre aux navires français venant de Djeddah de débarquer à Suez des marchandises destinées à la France, en payant un droit de transit au *Grand Seigneur.* » Poursuivant ses investigations sur cette affaire qui l'intriguait, Ainslie a été quelques semaines sans rien apprendre de plus. Puis, la conjecture qu'il avait faite de prime abord lui a été finalement confirmée : « J'ai enfin découvert que le mémoire, dont j'ai fait mention antérieurement, présenté par un Français, M. Melon, contenait une requête en faveur des sujets français, afin qu'ils jouissent de la même faculté que les sujets de Sa Majesté de commercer avec les Indes par le port de Suez, en vertu d'un arrangement avec les beys d'Égypte, en offrant de payer à la Porte le droit habituel. Cette information m'a été procurée par un officier du *sérail* (2), qui est en grande faveur. Il la doit lui-même à ce qu'il a reçu un présent et qu'une somme d'argent lui a été promise s'il obtenait la permission demandée. Mais il dit que l'autorisation a été refusée avec beaucoup de mauvaise humeur (3). »

(1) S. P., Turkey, 53. 18 août 1777.
(2) C'est-à-dire du palais du sultan.
(3) S. P., Turkey, 53. 17 septembre 1777.

Un Français, du nom qu'indique Ainslie ou d'un nom approchant, a effectivement visité l'Égypte à cette époque. Irwin, qui l'appelle Meillon et qui mentionne sa qualité de secrétaire de l'ambassade de France à Rome, l'a rencontré au Caire, terminant un voyage dans le Levant et dans la vallée du Nil, et a fait route avec lui d'Alexandrie à Marseille. Mais il ne le donne pas pour occupé de la navigation sur la mer Rouge et ne l'a pas soupçonné d'y avoir affaire (1). Les correspondances consulaires et diplomatiques françaises ne font pas mention d'une telle mission. Il aurait d'ailleurs été bien singulier que la cour de Versailles, si elle avait voulu engager des négociations à Constantinople ou au Caire sur la question de Suez, eût recouru à un secrétaire de son ambassade à Rome. Tout au plus peut-il donc s'être agi, en l'espèce, d'une initiative particulière : et encore serait-il peu vraisemblable alors qu'elle eût passé inaperçue des agents officiels français. On doit plutôt se demander si l'information donnée à Ainslie n'a pas été inventée par la Porte, pour se défaire plus commodément de la requête anglaise.

Toujours est-il que le crédule ambassadeur trouve encore dans d'autres rumeurs matière à s'alarmer hors de propos. « Je suis informé, rapporte-t-il (2), de ce que le fameux baron de Tott, récemment nommé inspecteur général du commerce français dans le Levant, est actuellement au Caire, où il a apporté des présents considérables, afin d'obtenir des beys que le droit fût fixé au taux le plus bas possible ; un navire français est effectivement engagé à venir du Bengale à Suez au printemps prochain. Cet incident contrariera grandement le succès de ma demande en faveur des dépêches de la Compagnie des Indes. » Il était exact que le baron de Tott, chargé de l'inspection générale des *Échelles du Levant*, avait passé

(1) « Nous avons rencontré, près de la factorerie française, un gentilhomme qui doit aller avec nous à Marseille. Je le crois rempli de goût et de connaissances ; il a jadis été secrétaire d'ambassade à Rome et est actuellement de retour d'un voyage qu'il vient de faire dans la Grèce et en Égypte. On nous l'a présenté sous le nom de M. Meillon. » Irwin, *op. cit.*, t. II, p. 116.

(2) S. P., Turkey, 53. 17 septembre 1777.

par l'Égypte et, notamment, par le Caire ; exact, en outre, que, sous sa mission officielle, se dissimulait une mission secrète. Mais celle-ci ne consistait pas en ce que croyait Ainslie : bien pire à ses yeux, s'il l'eût pénétrée, elle avait pour objet d'étudier la conquête de l'Égypte. De fait, Tott, pendant son séjour au Caire, n'avait accompli auprès des beys aucune démarche — dont il n'était d'ailleurs pas chargé — pour ouvrir au pavillon français la communication avec l'Inde par Suez. Ses dépêches ni ses rapports les plus secrets n'en relatent aucune, encore que cette communication fût au nombre des bienfaits devant, selon lui, résulter pour la France d'une expédition en Égypte, qu'il préconisait chaleureusement. Ses mémoires publiés racontent seulement qu'il soumit au sultan Moustafa III, à Constantinople, un projet de rétablissement de l'ancien canal du Nil à Suez : mais ce ne fut qu'à son passage par la capitale de l'Empire, au printemps de 1778 (1). Enfin, il n'apparaît pas qu'en 1777 un navire français ait été attendu à Suez, ni qu'il en soit arrivé un l'année suivante.

Ainslie soupçonnait la France de ce dont il n'y avait pas lieu : d'être actuellement en instances pour obtenir la faculté de commercer et de correspondre par Suez. Il ne la soupçonnait pas de ce dont il y aurait eu lieu : d'enquêter en grand mystère sur la conquête de l'Égypte. Ses soupçons font pendant à ceux des agents français à l'endroit de l'Angleterre.

La vérité est que la France n'exerçait, à ce moment, d'action ni au Caire, ni à Constantinople, pour s'ouvrir la route de Suez. Elle se bornait à en user, de temps à autre, pour faire passer des officiers, envoyés des Indes en France avec des dépêches, ou de France aux Indes avec des missions secrètes d'investigation militaire, politique, géographique et même commerciale, qui dénotaient de sa part l'intention persistante de reprendre un jour la question : ainsi Grandmaison, en 1775-76 ; Montigny, en 1776-77 (2). Mais ces

(1) Baron de Tott, *Mémoires sur les Turcs et les Tartares*, t. IV, p. 72.

(2) Cf. Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 571-72. Grandmaison,

missions — simples enquêtes — pouvaient faire croire à davantage : à des démarches ayant pour but, soit de participer au trafic exploité par les Anglais, soit de le contrecarrer. Ainsi le consul de Venise au Caire avait-il présenté à son gouvernement l'objet du voyage de Grandmaison (1). A plus forte raison Ainslie, directement intéressé, devait-il exagérer la méfiance, rapporter à la question de la mer Rouge et de Suez toute activité française alors constatée, admettre enfin que la Porte en fît autant et qu'elle devînt de jour en jour plus hostile à une concession, dont trop de gens paraissaient tentés.

commissaire des guerres, passant aux Indes par la mer Rouge, avait pour mission de rassembler tous les renseignements qu'il pourrait recueillir sur la navigation et le commerce de cette mer et reçut, au Caire, du consul Mure, « toutes les notions qui pouvaient servir aux négociants ». Il mourut dans la traversée de Mascate à Bombay. Le chevalier de Montigny, major au service de la France, avait reçu de Sartine, ministre de la Marine, l'instruction d'étudier la route du Caire à Suez, la possibilité d'y établir un grand chemin ou d'y creuser un canal, la ville et le port de Suez, la mer Rouge, ses mouillages, la passe de Bab-el-Mandeb, l'île de Perim, les conditions de la conquête de cette île et de la maîtrise du détroit. Il remplit sa mission et envoya de Moka au ministre Sartine les renseignements, cartes et plans demandés.

(1) « Sont arrivés ici de Marseille un commissaire des guerres, un capitaine d'infanterie et un autre officier, tous Français, avec quatre personnes de leur suite. Ils ont voulu faire croire qu'ils étaient destinés à... et qu'ayant manqué les navires partis de France pour cet établissement, ils s'étaient décidés à prendre la voie d'Égypte, Djeddah et Moka. D'ici ils sont partis pour Suez... J'ai appris que le véritable objet de leur venue a été d'obtenir aux bâtiments de leur nation la permission de venir des Indes à Suez, ou au moins d'interdire cette branche de commerce aux Anglais. Ils n'ont pas été écoutés ici et on ne leur a accordé ni l'un, ni l'autre. Ils se flattent de mieux réussir à déjouer les desseins des Anglais à Djeddah et à Moka. Mais ils peuvent facilement se tromper dans leurs conjectures. » Arch. de Venise. Cinque savi della Mercanzia. Consoli Cairo. 8 novembre 1775.

III

Réponse de la Porte aux demandes d'Ainslie. — L'interdiction de naviguer au nord de Djeddah renouvelée. — L'admission provisoire accordée jusqu'à l'été de 1778. — Le transit des dépêches refusé, à moins que ce ne soit par bateaux indigènes. — Plaintes turques contre l'augmentation du trafic. — Le gouvernement anglais maintient sa demande de correspondance. — Baldwin harcèle Ainslie. — Il a fait passer aux Indes l'avis de la déclaration de guerre avec la France. — Conséquences militaires de cet avis. — Mercantis intéressés au commerce indo-égyptien. — Nouvelle protestation de la Porte.

Continuant à ajourner sa réponse à la demande anglaise, la Porte avait fait lire, en séance du *Divan* au Caire, un firman interdisant de recevoir à Suez aucune marchandise venue de l'Inde (1). En annonçant cette nouvelle à Ainslie, Baldwin, peut-être au courant des instructions de lord Weymouth, insiste sur la nécessité d'obtenir un commandement autorisant au moins le transit des dépêches : sinon, ce transit sera compris dans l'interdiction et, au surplus, les bateaux arrivant à Suez ne pourront même pas communiquer avec la terre.

Ainslie n'en est déjà que trop convaincu et, à obtenir ce que demande Baldwin, il s'évertue sans succès. A maintes reprises, il s'est étonné du retard mis à lui répondre : on lui a allégué des prétextes, de mauvaises excuses. Comme des navires peuvent se présenter à Suez d'un moment à l'autre, il entreprend de décider le Reis-Effendi à une conférence avec lui. Sans doute n'y réussit-il pas, car, le 20 novembre, il adresse à ce ministre un pressant mémoire. Enfin, le 30, trois mois après sa requête, lui parvient la réponse du

(1) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 10 octobre 1777.

gouvernement turc : c'est une défense absolue aux navires chrétiens de naviguer dans la mer Rouge au delà de Djeddah. Si la Porte ne l'avait pas fait observer jusqu'alors, c'était faute de moyens ; et si les beys avaient admis des navires à Suez, la cause en était l'impuissance du pacha du Caire. Les correspondances apportées par vaisseaux anglais ne pourraient donc pas emprunter cette voie. A l'arrivée à Djeddah d'un navire portant des dépêches pour Londres, le pacha de cette ville pourrait toutefois, s'il plaisait à l'Angleterre, avertir celui du Caire : et les ordres seraient donnés à Suez pour recevoir le bateau turc où aurait été embarqué le courrier. C'était là tout ce que consentait à admettre la Porte. Sa réponse est muette sur l'admission provisoire des navires anglais à Suez, jusqu'à la réception des ordres expédiés dans l'Inde. Pour obtenir, après quinze jours de nouveaux efforts, cette concession de simple équité, Ainslie doit faire craindre au grand vizir qu'un bâtiment, arrivant à Suez et se voyant interdire toute communication avec la terre, en soit réduit par le besoin à bombarder la ville (1). Cet argument convaincant emporte l'assentiment des ministres turcs. Le grand vizir adresse alors au pacha du Caire une lettre et un *kaimé* (2) ordonnant de recevoir à Suez les bateaux anglais jusqu'à la fin de l'été suivant, et un commandement, prescrivant de renvoyer à Djeddah, sans les recevoir, ceux qui arriveraient après cette époque. Copie est remise de ces trois documents à Ainslie, qui les communique à Londres, et à Baldwin au Caire. En annonçant à son gouvernement le médiocre résultat de sa laborieuse négociation, l'ambassadeur lui conseille instamment d'accepter la combinaison proposée par la Porte pour le passage des dépêches : transbordement à Djeddah et transport par voilier turc de Djeddah à Suez. Car jamais, à son avis, le gouvernement ottoman ne tolérerait

(1) S. P., Turkey, 13. Ainslie, 18 novembre, 3 et 17 décembre 1777.

(2) Sorte de commandement dont nous ignorons la place exacte dans la hiérarchie compliquée des ordres impériaux qui vont du hattichérif au simple commandement, en passant par le firman et le kaimé.

l'arrivée quasi régulière, périodique, des bâtiments chrétiens à Suez ; il n'y aurait que la force qui pût le lui imposer et mettre navires et passagers à l'abri des déprédations des beys (1).

Quand lettre vizirielle, *kaimé* et commandement parviennent au Caire, le pouvoir y a, une fois de plus, changé de main. Une nouvelle révolution a chassé Ismaïl bey et ramené Ibrahim. Aussi, lorsque Baldwin transmet au pacha du Caire la copie des ordres de Constantinople, ce gouverneur lui avoue-t-il que la dernière révolution lui a fait perdre beaucoup de son autorité, et, tout en promettant de signifier à Ibrahim les injonctions de la Porte, ne répond-il nullement de l'obéissance du bey (2). En fait, l'indifférence d'Ibrahim aux volontés de la puissance souveraine ne nuit pas, mais profite au transit par Suez. Par cette voie continuent, non seulement le passage des dépêches, mais encore le commerce, auquel le bey régnant trouve son intérêt. Peu de temps se passe avant que le reis effendi se plaigne de nouveau à Ainslie de l'augmentation du trafic entre l'Inde et l'Égypte, assurant qu'il n'était pas arrivé à Suez, au printemps précédent, moins de treize navires *francs*, et ajoutant que, s'il avait su qu'un usage aussi immodéré dût être fait de sa concession provisoire, jamais il n'y eût consenti. L'ambassadeur en est réduit à chicaner sur le chiffre, affirmant qu'il n'était pas venu plus de huit navires, promettant au surplus qu'aucune marchandise ne serait expédiée dorénavant par voie de Suez, dont il ne serait plus fait usage qu'exceptionnellement, pour quelques lettres et passagers. A quoi le reis effendi réplique que huit ou huit cents, c'était tout un ; que, pour le passé, ce qui était fait était fait ; mais qu'à l'avenir aucun navire ne serait plus autorisé à dépasser Djeddah et qu'il était bon qu'on s'en persuadât à Londres. C'est en pure perte que, depuis quelque temps, Ainslie avait engagé, pour appuyer ses arguments, de fortes dépenses, au point de se trouver en

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 3 et 21 janvier 1778.
(2) *Ibid.* Baldwin, 21 février 1778.

avance de 200 guinées sur ses crédits. L'inutilité de ses peines et de ses sacrifices le contrariait, d'autant plus que la France et l'Angleterre venaient de rompre les relations diplomatiques et que l'imminence d'une guerre entre elles donnait, de son propre aveu, un plus haut intérêt à la question de Suez (1).

A l'embarras dans lequel le plonge une négociation sans issue, il a espéré une échappatoire grâce à la proposition de la Porte pour la transmission des dépêches. Vain espoir ! « Je n'ai rien à communiquer à Votre Excellence, lui répond lord Weymouth, en ce qui concerne la suggestion faite par la Porte relativement au transport du courrier de la Compagnie des Indes orientales jusqu'au port de Suez. J'espère que les ordres que celle-ci a donnés à ses diverses présidences et la prudence des commandants de ses vaisseaux préviendront toute plainte des ministres du Grand Seigneur auprès de vous (2). » Cette laconique réponse laisse subsister entières les instructions antérieures du secrétaire d'État.

Ainslie continue, d'autre part, à être harcelé par Baldwin. Deux mois auparavant, il lui avait donné avis de la rupture diplomatique entre la France et l'Angleterre et, lui faisant prévoir la guerre comme très prochaine, l'avait chargé d'en transmettre l'annonce aux Indes, si le moyen s'en offrait (3). A peine informé, Baldwin avait fait partir un navire pour Bombay, un autre pour Madras et le Bengale ; aussitôt que la déclaration de guerre avait été connue de lui, il en avait averti à Suez le commandant du *sloop Cormorant*, qui avait porté la nouvelle aux Indes (4). Baldwin n'a garde de laisser échapper si belle occasion de vanter les avantages de la communication par la mer Rouge. L'usage qu'il venait d'en faire, à l'instigation de l'ambassadeur lui-même, n'était-il pas la meilleure preuve de l'intérêt qu'elle présentait ? Et Baldwin avait, cette fois, pleinement raison, plus encore qu'il

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 4 mai 1778.
(2) *Ibid.* Weymouth, 9 juin 1778.
(3) *Ibid.* Ainslie, 29 avril 1778.
(4) *Ibid.* Baldwin, 20 juin 1778.

ne pensait. Le gouverneur Rumbold, en novembre 1778, le remerciera et lui apprendra l'utile parti qui a été tiré de son information : « Le renseignement que vous m'avez envoyé sur la probabilité d'une guerre a été le premier reçu et m'a permis de tout préparer pour l'événement, le courrier apporté par le major Mathews ayant autorisé le gouvernement à commencer tout de suite les hostilités. Pondichéry a été immédiatement assiégé et, après une défense très acharnée, a capitulé le 18 du mois dernier... Je vous adresse, monsieur, mes remerciements particuliers pour la promptitude avec laquelle vous m'avez renseigné et je n'ai pas manqué de mentionner favorablement le fait à la Compagnie (1). » Baldwin pourra donc revendiquer, à juste titre, une part importante dans ce succès initial des hostilités aux Indes. Il pourra aussi inscrire à l'actif de sa chère route de Suez un service signalé.

En attendant, combien d'autres arguments ne militent-ils pas en faveur du trafic interdit par la Porte? Avantages commerciaux ; extension de la navigation anglaise au détriment de la française ; rapidité du transport des dépêches, en soixante-cinq jours seulement de Londres à Madras ; intérêt de la Turquie ; profit pour la Compagnie des Indes : Baldwin énumère, développe toutes ces raisons (2). Il conteste à la Compagnie du Levant le droit à l'opposition qu'elle fait : elle avait été créée pour favoriser le commerce des laines manufacturées, non pas pour empêcher ses membres d'ouvrir des voies commerciales accessoires. Quant à la Compagnie des Indes, Warren Hastings avait déclaré qu'il considérait le commerce par Suez comme extrêmement important pour elle et adressé des représentations aux ministres du roi et aux administrateurs. Si l'ambassadeur conservait encore des doutes sur les dispositions de Baldwin à se résigner, à abandonner la partie, ce doute devait être levé par l'ardent plaidoyer de son ressortissant.

(1) S. P., Turkey, 54. Rumbold, novembre 1778.
(2) *Ibid.* Baldwin, 20 juin 1778.

Baldwin n'est d'ailleurs pas le seul à s'acharner dans l'entreprise condamnée. « De source digne de foi, écrit Ainslie (1), j'apprends qu'un groupe d'aventuriers, composé de Grecs, d'Arméniens, de sujets de la plupart des nations européennes, en même temps que de sujets anglais, est intéressé dans le chargement de huit navires marchands arrivés à Suez, et dans l'exportation aux Indes d'articles manufacturés d'Italie, d'Allemagne et de France. Ce groupe mène d'actives négociations avec les beys d'Égypte, afin d'être autorisé à continuer ce commerce, contrairement aux intentions de la Porte et aux intérêts de la Grande-Bretagne. » C'est donc, en définitive, au profit d'une bande internationale de *mercantis*, où quelques Anglais coudoient des Levantins et des Français, sujets d'une puissance ennemie, que se poursuit, sous pavillon britannique, un commerce qui expose l'Angleterre aux représailles de la Turquie.

La Porte ne tarde pas à renouveler ses protestations. Le reis effendi fait appeler le drogman d'Ainslie ; le chérif de la Mecque, lui annonce-t-il, s'est plaint qu'un navire anglais eût débarqué sa cargaison à Suez. Circonstance aggravante : il s'agissait d'un navire déjà venu à Suez l'année précédente, dont le capitaine ne pouvait donc alléguer l'ignorance des ordres de sa cour. Aux reproches, aux menaces, dont le ministre ottoman a accompagné cette plainte, Ainslie réplique avec embarras : il n'a pas connaissance du fait, ce peut être une erreur, il fera une enquête. Bon enfant, le Turc consent, pour cette fois encore, à fermer les yeux : mais il réitérera sa prohibition et en fera part officiellement à l'ambassadeur (2).

La remontrance ne laisse pas d'émouvoir quelque peu Ainslie. Il sent que, bientôt lasse de grincer en vain, la vieille Porte vermoulue finira par sortir de ses gonds. Encore l'attente d'un nouveau grimoire turc, solennel et fulminant, le trouble-t-elle moins que d'avoir sur les bras Baldwin en personne. Car Baldwin était tombé inopinément à Constantinople.

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 3 août 1778.
(2) *Ibid.*, 17 décembre 1778.

CHAPITRE VI

LA QUESTION DU CONSULAT ANGLAIS EN ÉGYPTE LE VOYAGE DE BALDWIN A CONSTANTINOPLE

I

Le grand douanier du Caire chargé par Murray de protéger les intérêts et les sujets anglais en Égypte. — Protestations de Baldwin. — Sa campagne pour faire retirer au grand douanier la protection des Anglais et rétablir le consulat. — Requêtes à la Compagnie du Levant et à Ainslie. — Refus de l'une et de l'autre. — Situation troublée de l'Égypte. — Inspection du baron de Tott. — Transfert du consulat général de France du Caire à Alexandrie (1777). — Visées françaises sur l'Égypte. — Mission secrète de Tott. — Action de Saint-Priest, Saint-Didier. — Inattention et quiétude du gouvernement anglais. — Baldwin revient à la charge auprès de la Compagnie du Levant et d'Ainslie. — Un ressortissant encombrant. — Réponse d'Ainslie. — Vues politiques de Baldwin. — Son départ pour Constantinople.

Pour être venu à Constantinople, la seule raison de Baldwin n'avait pas été de plaider la cause du passage par Suez. Une autre instance, depuis longtemps introduite devant l'ambassadeur, l'avait aussi décidé à ce voyage : sa candidature au poste de consul d'Angleterre en Égypte.

Les comptoirs anglais du Caire et d'Alexandrie morts de leur belle mort, le consulat disparu, plutôt que supprimé, John Murray avait, dans les derniers temps de son ambassade, délivré au grand douanier du Caire une lettre lui conférant le pouvoir de protéger les sujets britanniques et d'agir dans l'intérêt de la nation anglaise (1). Cet expédient, qui

(1) La correspondance diplomatique ne permet pas de déterminer la date exacte de cette mesure. S. P., Turkey, 53. Baldwin, 22 janvier 1777, et Ainslie, 14 mars 1777.

s'expliquait sans doute par le fait qu'aucun Anglais ne résidait alors au Caire à poste fixe et par le caractère purement officieux des agents étrangers que l'ambassadeur appointait en Égypte, n'en plaçait pas moins, le cas échéant, les sujets britanniques, leurs personnes, leur commerce, sous la juridiction d'un Levantin, Grec, Copte ou Syrien, qui prenait prétexte de la lettre de Murray, et non sans raison, pour se qualifier de consul d'Angleterre. On peut difficilement imaginer mesure plus significative d'abdication politique, de renonciation à toute influence. Même au point de vue du commerce, aux besoins duquel l'expédient prétendait parer, il dénotait une sollicitude bien médiocre.

Si Alexandrie avait continué à être visité, de temps à autre, par des navires anglais, le Caire semble bien être resté vide de tout marchand de cette nation, jusqu'à l'arrivée de Baldwin, en juillet 1775. Toujours est-il que l'état de choses institué par Murray ne souleva pas de protestation avant 1777. Mais, depuis cette année, il s'en éleva, par contre, de plus en plus vives, et naturellement de la part de Baldwin.

C'était alors la Compagnie du Levant qui créait ou supprimait les *Échelles* en Orient et c'était sur son initiative que, sauf en des cas exceptionnels, le gouvernement nommait aux consulats. Même les vice-consuls, dont la nomination, dans des postes secondaires, appartenait à l'ambassadeur, n'étaient le plus souvent désignés que d'accord avec elle.

Sollicitée dès 1776, par Baldwin et à son profit, de rétablir le consulat en Égypte, la Compagnie du Levant a refusé (1). Elle continue à se désintéresser de ce pays. Baldwin a ensuite essayé d'amener le grand douanier à abdiquer son étrange pouvoir de protection sur les Anglais : le Levantin s'en est, au contraire, prévalu et a déclaré que seule l'autorité qui l'en avait investi pouvait l'en dépouiller (2). Alors, Baldwin s'est adressé au successeur de Murray à Constantinople, Ainslie, et lui a demandé de mettre fin au mandat du grand

(1) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 22 janvier 1777.
(2) *Ibid.*

douanier (1). Ainslie, qui apprenait par lui cette situation anormale, a objecté qu'il ne pouvait retirer au fonctionnaire indigène un mandat confié par la Compagnie du Levant, qui avait dû avoir ses raisons pour agir de la sorte (2). Les choses sont donc restées en l'état.

Mais Baldwin ne se résigne pas. Sur place, il agit de son propre chef, dans les affaires concernant ses intérêts personnels et ceux du commerce anglais, au point de se faire dénoncer par la Porte à Ainslie comme ayant assumé un caractère public, ce dont il se défend d'ailleurs (3). Auprès de l'ambassadeur, il profite de toutes les occasions pour mettre en relief le paradoxe de la situation. Précisément, des ordres du sultan, rendus à la requête d'Ainslie et signifiés au pacha du Caire, accordent réparation à des Anglais d'avanies, d'exactions commises à leur détriment ; les autorités locales n'en tiennent aucun compte. Qui en exigera d'elles l'exécution? Le grand douanier? Mais il est visé lui-même par l'un des commandements impériaux ! Va-t-il donc se punir lui-même? D'où résulte l'absurdité de lui conserver son pouvoir sur les ressortissants anglais. Indépendamment de l'inconvénient matériel, il y a la considération de dignité. Baldwin la fait valoir avec force. Il se considère comme opprimé, humilié par l'autorité du douanier. Aliéner sa liberté à un Grec ! Quelle honte pour un Anglais ! Il continuera cependant à la supporter patiemment ; mais il entrevoit le moment où il devra, par sa retraite, confirmer la notion la plus fausse qui soit : l'impossibilité d'établir un commerce avantageux avec l'Égypte (4).

(1) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 22 janvier 1777.
(2) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 14 mars 1777.
(3) S. P., Turkey, 53. Ainslie, 29 mai 1777 : « Il serait difficile de vous justifier d'avoir assumé un caractère public, pour donner plus de poids à la démarche la plus irréfléchie qui pût être faite. Cependant, comme j'ai tout lieu, d'après votre nature, de ne pas ajouter foi à une charge de cette espèce, je vous prie de m'informer de la réalité des faits. » — Baldwin, 10 août 1777 : « Je ne me suis pas donné comme consul au pacha, qui m'avait fait appeler, et n'aurais pas été cru si j'avais usurpé cette qualité. »
(4) S. P., Turkey, 53. Baldwin, 24 juin 1777.

Ces instances, ces plaintes, renouvelées pendant la fin de 1777, ne procurent à Baldwin, pour toute réponse d'Ainslie, que de violentes remontrances. S'il était vrai que le grand douanier se fût rendu coupable d'avanies et d'extorsions par centaines, par milliers, aux dépens de négociants et de capitaines anglais, pourquoi Baldwin n'en avait-il pas rendu compte plus tôt? Comment se faisait-il que les capitaines n'en eussent pas saisi l'ambassade, pendant leur relâche à Constantinople? L'ambassadeur ne changerait rien aux dispositions prises par son prédécesseur parce qu'elles avaient eu la sanction de la Compagnie du Levant. Baldwin ne pouvait ignorer les raisons qui avaient déterminé celle-ci à suspendre ses affaires en Égypte et à n'y plus former d'établissement. Aussi longtemps que la situation intérieure y resterait caractérisée par l'anarchie gouvernementale, la turbulence et l'insécurité, qui étaient si fortement dépeintes dans les lettres mêmes de Baldwin, la prudence la plus élémentaire interdirait à la Compagnie du Levant d'y nommer des consuls et de s'exposer à de lourdes pertes. Baldwin connaissait, quand il s'était établi au Caire, les difficultés qu'il y rencontrerait : s'en plaindre maintenant eût été de sa part aussi peu loyal que vain. Que s'il décidait la Compagnie du Levant à changer de système, et que, lui en montrant les avantages pour elle-même, il obtenait d'elle la nomination d'un consul en Égypte, alors l'ambassadeur serait heureux de concourir au succès de toute entreprise profitable à l'intérêt commercial anglais (1).

Cette philippique d'Ainslie indique en passant la raison pour laquelle la Compagnie du Levant et le gouvernement britannique se désintéressent alors plus que jamais, même commercialement, de l'Égypte et de son marché. Cette raison consiste dans la situation politique intérieure du pays et dans son contre-coup sur les conditions d'existence des étrangers.

Constamment en quête d'argent pour faire les frais de ses

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 21 janvier 1778.

continuelles campagnes, Ali bey (1766-1773) ne s'était déjà pas fait faute d'en extorquer aux Européens, aux Français entre autres. Encore ce despote était-il assez intelligent pour ne pas tarir une aussi précieuse source de revenus, en rendant la position intenable à ses créanciers malgré eux. Les *Francs* n'avaient pas eu trop à souffrir de son successeur, Mohammed-Abou-Dahab, qui avait guerroyé en Syrie pendant la majeure partie de ses années de règne (1773-76). Mais, après sa mort, le pouvoir avait passé d'abord à deux de ses affranchis, Mourad et Ibrahim ; puis à un rival, Ismaïl, qui le leur avait arraché ; puis de nouveau à Mourad et à Ibrahim, qui ne le conservaient pas sans peine contre les menées d'Ismaïl, réfugié en Haute-Égypte. Ces révolutions, le despotisme et l'avidité des maîtres de fait de l'Égypte, multipliaient les vexations et les pertes pour les négociants européens. La situation n'engageait donc guère un gouvernement et une compagnie à charte, qui avaient pratiquement abandonné l'Égypte, à y rétablir consulat et comptoir. De fait, 1777 est précisément l'année où, au cours de son inspection des Échelles du Levant, le baron de Tott décide de transférer du Caire à Alexandrie l'Échelle française d'Égypte, et où la Cour de Versailles sanctionne ce transfert (1).

Mais en abandonnant momentanément le Caire, — non sans y laisser des marchands restés sous leur propre responsabilité, — pour installer à Alexandrie l'Échelle et le consulat général, les Français sont bien loin de faire place nette en Égypte (2), de renoncer au commerce. Ils se concentrent provisoirement dans une position plus sûre, plus à portée des vaisseaux du roi, plus à l'abri de la cupidité des beys du Caire : ils n'évacuent nullement le pays. L'Égypte, au contraire, n'a jamais encore été l'objet de plus d'intérêt en France. Le conseil de s'en emparer a déjà été donné aux ministres de Louis XVI, par des personnalités aussi influentes,

(1) Cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. III, p. 72-77, et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, chap. XVI.

(2) Tott est même chargé d'installer à Damiette un vice-consul, M. de Kercy.

aussi en vue que Tott, revenant d'une mission militaire en Turquie, Saint-Priest, ambassadeur à Constantinople, Saint-Didier, premier commis du ministère de la Marine. En elle a été montrée la part toute trouvée de la France, en cas de démembrement de l'Empire ottoman, sorti si affaibli de la guerre russo-turque que le traité de Kainardji (1774) le laisse sans défense contre la Russie et que l'Autriche a pu, sans coup férir et en pleine paix, lui dérober la Bukovine (1775). L'irréductible opposition du ministre des Affaires étrangères, Vergennes, à toute initiative de rupture avec la Turquie, n'a pas empêché son collègue de la Marine, de Boynes, de confier à Tott l'étude préparatoire d'une expédition militaire en Égypte. Un officier de marine, La Laune, l'assiste dans son enquête sur place et tous deux, à leur retour en France, concluront à la facilité et à l'intérêt de la conquête.

Toute cette activité occulte — et d'ailleurs sans résultat — est demeurée totalement ignorée du gouvernement britannique. Les rares symptômes, discrets et peu probants, que sa diplomatie a dû recueillir, de velléités françaises plus accentuées en réalité qu'en apparence, n'ont pas suffi à le mettre sur ses gardes. Ses informateurs, Ainslie, Baldwin, subissant l'obsession du sujet qui les occupait, n'ont jamais rapporté qu'au commerce de Suez, à la navigation de la mer Rouge, les indices d'une attention quelconque de la France aux choses d'Égypte. Les circonstances mêmes dont procédaient, à Versailles, des visées soigneusement dissimulées sur ce pays n'avaient nullement produit le même effet à Londres. L'instabilité de la paix en Orient, le rapt de la Bukovine, le nouvel orage qui s'amoncelait en Russie contre la Turquie, n'avaient pas donné le branle aux imaginations peu mobiles des Anglais et ne les avaient pas, en tout cas, dirigées vers la vallée du Nil. Même la tension croissante des rapports franco-britanniques, la probabilité, entrevue longtemps à l'avance, d'une nouvelle guerre qui rallumerait les hostilités aux Indes, n'avaient inspiré en Angleterre aucun intérêt pour la terre qui s'interpose entre la Méditerranée et la mer Rouge.

S'il en avait été autrement, ce ne sont pas la situation troublée du pays, les révolutions locales ni l'arbitraire des beys qui eussent arrêté les Anglais. L'exemple même des Français leur prouvait qu'un comptoir et un consulat pouvaient, à défaut du Caire, subsister à Alexandrie. La raison invoquée par Ainslie, pour repousser les instances de Baldwin, ne vaut qu'autant qu'on la complète par deux autres : l'indifférence politique pour l'Égypte et la quiétude relativement aux intentions d'autrui. C'était là ce qui faisait accepter au gouvernement britannique que la Compagnie du Levant laissât indéfiniment l'Égypte sans établissement commercial ni consulat. Et c'était aussi ce qui permettait à la Compagnie, trop dédaigneuse et trop peu entreprenante, de justifier son abstention par des considérations strictement pratiques, subordonnant le rétablissement du consulat et la reprise des affaires avec l'Égypte à la restauration hypothétique de l'ordre intérieur et de l'autorité souveraine.

Pareil état d'esprit vouait d'avance à l'insuccès les nouvelles démarches de Baldwin auprès de la Compagnie du Levant. Car il n'avait pas attendu l'ironique suggestion de l'ambassadeur à Constantinople pour revenir à la charge auprès d'elle. De nouveau sollicitée par lui de rétablir le consulat et de l'en nommer titulaire, elle a encore refusé. Mais, en lui faisant part de ce refus, elle a ajouté qu'elle n'avait jamais chargé Murray de délivrer au grand douanier la lettre l'autorisant à agir comme consul, et n'avait point, par suite, à intervenir dans l'affaire (1). Baldwin se retourne alors vers Ainslie et essaye sur lui la puissance des arguments qui ont laissé la Compagnie insensible : l'importance prise

(1) « Nous avons, depuis la dernière lettre que nous vous avons adressée, pris en notre considération l'opportunité de nommer un consul en Égypte et conclu qu'il n'est pas de notre intérêt d'y en avoir un. En ce qui concerne la lettre de M. Murray, autorisant le douanier à agir comme consul, nous n'avons jamais donné à M. Murray l'instruction de délivrer une telle lettre et nous ne croyons pas, dès lors, avoir à intervenir dans l'affaire. » Levant Company à Baldwin, 2 septembre 1777. Baldwin à Ainslie, 21 février 1778. S. P., Turkey, 54.

par le commerce anglais en Égypte, le développement dont il est susceptible, à condition d'être convenablement protégé, le besoin de cette protection. « Il y a ici, conclut-il (1), un noble établissement périssant par manque d'encouragement, un établissement qui, dans des conditions aussi désavantageuses, m'a permis, dans le cours de deux années, d'affréter quinze navires et d'en maintenir quatre en emploi presque constant. » A vrai dire, le « noble établissement » ne doit pas être entendu d'autre chose que le sien. Son initiative n'a été imitée par aucun autre facteur anglais (2). L'activité de ses opérations personnelles — 15 bateaux affrétés, 4 constamment employés, 20 000 livres sterling d'importations de Londres, susceptibles de doubler moyennant un convenable encouragement — est une exception, un cas isolé. Mais, encore qu'isolé, son exemple lui sert à démontrer ce que les Anglais pourraient faire, mieux soutenus, en même temps qu'à appuyer sa candidature posée au consulat.

Comme autrefois Murray, Ainslie avait à Alexandrie un agent officieux, non commissionné, qui le tenait au courant des nouvelles d'Égypte : c'était un Italien, nommé Brandi, avec qui il correspondait assez régulièrement. Désormais, il a au Caire, en Baldwin, un correspondant bénévole, dont il se serait bien passé, mais qui force l'attention et s'impose, par sa qualité de sujet britannique et par une ténacité tout anglaise. Dès le début de leur correspondance, l'ambassadeur a été amené à lui donner des instructions, à lui communiquer des commandements de la Porte, à le charger d'intervention auprès des autorités locales, sauf à le tancer vertement s'il le soupçonne de s'être paré d'un caractère officiel. Ce manque ou cet excès de logique ne concilie toutefois que

(1) S. P., Turkey, 54. Baldwin, 21 février 1778.

(2) « Jusqu'à l'arrivée de M. Baldwin au Caire, il y a environ deux ans, les Anglais n'y faisaient que peu ou point de commerce ; il est encore ici le seul négociant de notre nation. Il est de plus l'agent de la Compagnie des Indes pour le transport de ses dépêches d'Europe dans l'Inde et de l'Inde en Europe : fonction dont ce corps politique sait apprécier l'importance. » Irwin, *op. cit.* (il a passé au Caire en 1777). Ainslie, 24 janvier 1779, dit que Baldwin y était seul Anglais. Bruce, en 1768 et 1773, n'y a trouvé aucun compatriote.

bien faiblement la théorie et la pratique : la théorie, selon laquelle Baldwin n'est rien de plus qu'un marchand, administré du grand douanier en tant qu'Anglais même ; la pratique, dans laquelle il fait, en face de ce protecteur nominal, le plus souvent juge et partie, office de défenseur des intérêts anglais, identifiés avec les siens propres. Ainsi s'accuse de jour en jour le paradoxe de sa situation.

Ainslie fut assez déconcerté en apprenant que la Compagnie du Levant n'avait jamais autorisé Murray à confier au grand douanier la protection des Anglais en Égypte. Épiloguant sur cette question dans sa réponse à Baldwin (1), il est bien forcé de convenir que ce Levantin n'a donc jamais été qualifié à se prétendre consul britannique. Ce n'est, admet-il, qu'un agent occasionnel pour les sujets anglais qui s'adresseraient à lui. Aussi charge-t-il Baldwin de remettre le grand douanier à sa place, voire même de lui déclarer que le mandat donné par Murray ne peut plus rien valoir, dès l'instant qu'a pris fin la mission de cet ambassadeur. Par contre, cette détermination ne change rien à ses dispositions quant au rétablissement du consulat, au sujet duquel il se refuse à prendre aucune initiative, alléguant qu'elle appartient à la Compagnie du Levant. Il reproche à Baldwin de ne pas l'avoir documenté sur le commerce d'Égypte, auquel il ne dénie donc pas *a priori* tout intérêt, et, revenu à de meilleurs sentiments, il le prie de lui envoyer du café et des antiquités.

Soustrait à son prétendu protecteur indigène, Baldwin n'en reste pas moins dépourvu de titre consulaire pour lui-même, dépourvu aussi de consul national, dont la nomination, sans satisfaire son ambition, eût dû moins satisfait son intérêt. Ce demi-succès ne pouvait faire son affaire. Son affaire, c'est d'abord ses affaires, au besoin desquelles il n'est pas paré par cette solution boiteuse ; c'est aussi un intérêt politique anglais, qu'il conçoit autrement que l'ambassadeur, la Compagnie du Levant et le gouvernement britannique. Il ne

(1) S. P. Turkey, 54. Ainslie, 29 avril 1778.

partage ni leur quiétude, ni leur indifférence. Témoin des usurpation des beys mameluks, de l'avilissement où est tombée l'autorité du pacha, il s'attend à voir l'Égypte échapper complètement à la souveraineté ottomane, craint de la voir tomber sous la domination de la France, la convoite enfin pour l'Angleterre. Il est un des rares Anglais de ce temps, pour ne pas dire le seul, dont l'imagination, stimulée par les spéculations personnelles où il est engagé, s'abandonne à de telles préoccupations et à de tels rêves; un des rares aussi à s'alarmer depuis longtemps — depuis 1760, assure-t-il — de la décadence des Turcs et à considérer leur empire comme condamné à disparaître tôt ou tard. On ne peut pas ne pas être frappé de trouver sous la plume de ce marchand, aventureux et quelque peu aventurier, la métaphore de *l'homme malade*, que Nicolas I[er] appliquera, plus d'un demi-siècle après, à la Turquie, et celle que Voltaire met sur les lèvres de Candide, conduit par les péripéties de sa destinée aux rives du Bosphore : *Cultivons notre jardin*. « Je conclus, écrit Baldwin (1), comme lorsque je vois un homme poitrinaire, qu'il finira par mourir de son mal de poitrine. Si je vois sa propriété négligée, et les palissades alentour abattues, je dis que les cochons envahiront sa propriété. » Le cours de ses idées offre une grande analogie avec celui des idées de Maillet, Tott, Saint-Priest, Saint-Didier, La Laune, Mure, de beaucoup d'autres Français encore du dix-huitième siècle. Dirigées sur l'Égypte par la décadence ottomane, ses convoitises nationales y sont fixées par la valeur exceptionnelle du pays. « Je vis, écrit-il, par mes visites en Égypte, que la situation en était susceptible d'infinis avantages pour l'Angleterre, à des fins à la fois commerciales et politiques. Sans doute ne pensai-je à rien de plus qu'au commerce; mais je vis que le commerce contribuerait à de grands desseins politiques. » Pour être empreintes d'un évident caractère d'apologie personnelle, ces déclarations, faites

(1) Baldwin, *op. cit.*, préface, p. xxii-xxiii.

par lui en 1801, ne sauraient cependant être tenues pour vanteries rétrospectives, puisque, dès 1777, des consuls français, dont l'un a clairement désigné Baldwin, avaient recueilli et transmis à Versailles l'écho de ses propos, qui les avaient mis sur leurs gardes (1).

Aussi n'est-il pas surprenant que le nouveau refus d'Ainslie n'ait pas clos la bouche à Baldwin. Pas d'argument dont il n'use pour persuader à l'ambassadeur de rétablir en Égypte un consulat : jusqu'à l'intérêt personnel. Le représentant du roi à Constantinople a droit, lui fait-il observer, à une part des taxes perçues en Orient par les agents consulaires nommés par lui : que ne perd pas Ainslie à l'absence d'un consul au Caire ou à Alexandrie ! Il le documente avec précision sur son propre chiffre d'affaires, par quoi l'ambassadeur pourra sans doute apprécier approximativement le montant des revenus qui lui échoiraient. Il le conjure d'appeler sur le commerce d'Égypte l'attention de la Compagnie du Levant. Finalement, il lui demande : une patente l'investissant en fait de l'autorité consulaire ; une lettre dépouillant explicitement le grand douanier de son mandat périmé ; un commandement de la Porte le faisant reconnaître lui-même comme vice-consul ou agent ; une copie des Capitulations entre la Grande-Bretagne et la Turquie, ainsi que de toutes les lois anglaises et règlements concernant la Compagnie du Levant (2).

Ayant attendu pendant plusieurs mois une réponse à cette lettre, qui est du 20 juin 1778, Baldwin perdit patience et, à la fin de la même année, s'embarqua pour Constantinople.

(1) Voyez p. 33-34.
(2) S. P., Turkey, 54. Baldwin, 20 juin 1778.

II

Baldwin à Constantinople (1779). — Antipathie et soupçons d'Ainslie. — Satisfactions accordées par lui. — Baldwin wékil de l'ambassadeur en Égypte. — Efforts de Baldwin pour convertir Ainslie au commerce par Suez. — L'ambassadeur croit à des tentatives françaises, russes, hollandaises ; soupçonne Baldwin de collusion avec Saint-Priest. — La Porte lui communique une nouvelle prohibition de la navigation en mer Rouge. — Il insiste pour l'admission des dépêches. — Nouveau refus. — Baldwin chargé de veiller à ce que l'interdiction du commerce soit observée.

Rendu à Constantinople à la mi-décembre 1778, Baldwin plaide de vive voix, auprès d'Ainslie, les deux causes qui lui tiennent tant à cœur : le rétablissement du consulat en Égypte et le trafic avec l'Inde par la mer Rouge.

« On m'a offert, écrit Ainslie (1) après avoir causé avec lui, 10 000 piastres par an pour autoriser un sujet anglais à agir en qualité de consul au Caire. » Il n'est pas difficile de deviner qui est cet *on* et qui eût été le consul anglais au Caire. Incorruptible, l'ambassadeur ne s'est pas laissé influencer, nous hésitons à dire soudoyer. Mais l'emploi de cet argument, l'appel renouvelé à son intérêt personnel ne lui ont inspiré ni considération, ni confiance envers le candidat consul. Il va jusqu'à le soupçonner de n'avoir si instamment fait appel à la protection britannique que pour se justifier de recourir, en cas de refus, à une protection étrangère, celle de la cour de Vienne, avec le titre de vice-consul impérial (2). L'attitude, la conduite, les relations de Baldwin, pendant son séjour à Constantinople, préviennent fortement Ainslie contre lui. Il en vient à douter du sens moral de son compatriote : il

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 17 décembre 1778.
(2) *Ibid.*, 55. Ainslie, 4 janvier 1779.

le croit assez dénué de scrupules patriotiques pour entrer en compromission, sur le commerce de l'Inde, avec les gouvernements d'Autriche, de Russie ou de Hollande, voire même de France, avec laquelle l'Angleterre est en guerre. Probablement la défiance de l'ambassadeur le porte-t-elle ici à se représenter Baldwin plus noir qu'il n'est. Toujours est-il que ce n'est pas sans peine qu'il se résigne à lui accorder toute la protection et toute l'autorité possibles sans le titre de consul. Mais peu s'en faut qu'il ne s'en excuse à Londres ! Il ne s'y est résolu que pour enlever à Baldwin tout prétexte à l'un des méfaits dont il le jugeait capable ; pour le tenir en bride ; pour se procurer quelques renseignements, moins sur l'Égypte que sur les opérations mêmes d'un administré sujet à caution, sur les intrigues de la France ou d'autres puissances européennes, par rapport à la navigation de la mer Rouge. Telles sont les explications qu'Ainslie fournit à son gouvernement (1) comme pour se faire pardonner les satisfactions fort appréciables qu'il accorde à un homme décrié par lui-même. Car Baldwin, en effet, reçoit de lui : un *commandement* très fort pour sa propre protection et pour celle de tout Anglais allant en Égypte ; une lettre ostensible de l'ambassadeur, qui le nomme son *wekil* en Égypte, c'est-à-dire son lieutenant (2), avec les mêmes pouvoirs, droits et émoluments que s'il avait une patente consulaire ; une autre lettre d'Ainslie, celle-là adressée au grand douanier, Antoun Cassis, et révoquant la commission donnée par Murray à ce Levantin. En transmettant (3) à Baldwin ces trois documents, dont le second fait de lui, aussi longtemps que la Compagnie du Levant n'aura pas pourvu à la vacance du consulat, un véritable consul moins le titre (4), Ainslie le laisse juge de la

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 24 janvier 1779.

(2) Ainslie traduit *wekil* par lieutenant. En réalité, ce titre, en turc et en arabe, s'applique à une situation civile et s'entend, par exemple, du secrétaire d'une ambassade ou légation étrangère.

(3) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 25 et 26 février 1779.

(4) La lettre ostensible, faite pour être produite par Baldwin, rappelait les raisons pour lesquelles la Compagnie du Levant ne nommait pas de consul en

mesure où il pourra agir en faveur des intérêts anglais, le prie de renseigner l'ambassade sur tout ce qui se passera en Égypte et — un collectionneur n'abdique jamais ses droits — lui demande des médailles et des antiquités.

Sans avoir obtenu gain de cause sur le premier point, Baldwin n'a donc pas été complètement éconduit. Tant s'en faut qu'il en ait obtenu autant sur le second.

Dans ses conversations avec Ainslie, il lui représente l'inutilité absolue des barrières légales mises à l'accès de l'Égypte par Suez. Aucun ordre des administrateurs de la Compagnie des Indes n'arrêtera le trafic ; trop de personnes, dans les établissements de l'Inde, sont intéressées à l'exploiter et à se servir de cette voie. Les beys d'Égypte, par motif d'intérêt, s'opposeront à l'exécution des ordres de la Porte. Si la navigation en mer Rouge vient à cesser sous pavillon britannique, elle reprendra aussitôt sous un autre, celui de France ou de l'empereur, au besoin sous celui des nababs. Le bon apôtre ne manque pas non plus de confirmer à Ainslie l'objet de la prétendue activité du Français Melon ou Meillon : de Constantinople, où il avait échoué, ce voyageur était allé au Caire et là, au dire de Baldwin, avait négocié avec les beys d'Égypte l'apport à Suez de grandes quantités de marchandises chaque année, dépensé beaucoup d'argent, fait des présents magnifiques, enfin conclu un arrangement préservant les Français du ressentiment de la Porte. Sans mettre en doute l'authenticité de ce renseignement fantaisiste, l'ambassadeur doute pourtant qu'il se trouve des capitalistes français pour entrer dans une telle opération et y risquer leurs fonds. Quant à lui, à qui *on* a déjà offert 10 000 piastres pour nommer un Anglais consul au Caire, *on* lui offre, malgré son refus à la première proposition, une somme encore plus importante, pour présenter au gouvernement britannique, sous un jour favorable, le commerce à faire par la mer Rouge. Cet *on* est,

Égypte mais n'empêchait pas ses facteurs de s'y établir ; déclarait ensuite qu'il était indispensable que Baldwin, pour faire usage du commandement à lui destiné, apparût investi d'autorité ; le nommait donc *wekil* de l'ambassadeur.

naturellement, encore Baldwin, qui, bien que défendant des causes dignes d'un meilleur sort, ne dépouille pas des habitudes de mercantilisme levantin. Ainslie n'en modifie pas pour cela sa manière de voir. Ferme dans son opposition à l'utilisation commerciale de la voie de Suez, il s'en tiendra à redemander, pour la Compagnie des Indes, le privilège de faire passer par là ses dépêches, sous les restrictions imposées par les ordres mêmes de Londres.

Assez difficile à atteindre est déjà ce but. Car, de tous côtés, — du moins, Ainslie le croit-il, — parviennent à la Porte des sollicitations qui, en montrant toutes sortes d'appétits éveillés par l'ouverture de Suez à la navigation, affaiblissent encore les chances de succès de la demande anglaise. « J'ai découvert, écrit-il (1), que l'ambassadeur de France a communiqué confidentiellement les intentions de sa cour de tenter l'établissement d'un commerce avec les Indes par la mer Rouge. » Il paraît, cette fois encore, avoir été égaré par un soupçon sans fondement ou par une fausse information. Car Saint-Priest n'a alors rien demandé de tel à la Porte. Par contre, les renseignements d'Ainslie semblent exacts, en ce qui touche l'activité de la bande internationale qu'il a antérieurement signalée. « Depuis le dernier courrier, rapporte-t-il (2), un Russe nommé Trowden est arrivé ici de Madras, où il a résidé trois ans et commandé ensuite un navire venu à Suez ; il était en route pour Pétersbourg. Est arrivé aussi un certain Maseik, fils du consul de Hollande à Alep. Tous deux sont des aventuriers intéressés aux projets concernant l'Inde et sont probablement envoyés pour obtenir des encouragements et des protections, afin d'engager l'affaire sous leurs pavillons respectifs. Le premier, bien que jeune, a un crédit de 100 000 piastres. Je ferai tout mon possible pour faire échouer leurs projets, qui, j'ai le regret de le dire, sont entrepris de concert avec des sujets de Sa Majesté aux Indes et sont appuyés par de fortes sommes et par l'influence de ministres

(1) S. P., Turkey, 54. Ainslie, 17 décembre 1778.
(2) *Ibid.*

étrangers ici. S'il n'est pas bien tenu la main aux ordres envoyés dans l'Inde, il est extrêmement probable qu'une grande partie de ce trafic passera de nouveau par l'Égypte, et qu'Alexandrie deviendra, une seconde fois, le grand marché des marchandises de l'Inde. » Il est visible que cette éventualité paraît à Ainslie souverainement contraire à l'intérêt de l'Angleterre et que le retour du commerce indo-européen à son ancienne voie a, dans cet Anglais, comme plus tard en Palmerston, un adversaire déterminé.

Le motif de son hostilité contre le principe même de ce retour au passé réside — comme plus tard pour Palmerston — dans la crainte de voir favoriser par là les concurrences étrangères, en premier lieu celle de la France : de cette France, dont il se figure les efforts tendus, la diplomatie en campagne, pour réaliser un ténébreux et invariable dessein. « J'ai de sérieuses raisons de penser, écrit-il (1), que la France est activement engagée à poursuivre l'établissement d'un commerce avec l'Inde par la mer Rouge et qu'elle s'est déjà assuré l'approbation des personnages influents d'Égypte, qui, aussi bien que les particuliers, y trouveraient grand bénéfice. L'article n° 4, ci-inclus, traduit d'un vieux traité français, que j'ai eu beaucoup de peine à me procurer, est la preuve authentique que le projet a été autrefois envisagé. » Sérieuses ou non, les raisons qu'Ainslie a eues de croire à une action de la France pour rétablir le commerce par Suez n'étaient pas exactes à ce moment-là. L'ancien traité français, dont il a transmis un article à Londres, peut avoir été quelque projet de convention, soumis à la Porte par l'un des ambassadeurs qui, sous Louis XIV, avaient négocié, sans l'obtenir, l'ouverture de Suez à notre pavillon. Mais, alarmé par cette découverte, Ainslie soupçonne aussi une collusion entre la diplomatie française, Baldwin et la bande internationale, dont il tient ce dernier pour l'un des associés. « J'ai lieu, dit-il (2), de suspecter M. Baldwin d'intriguer avec l'ambassadeur de

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 4 janvier 1779.
(2) *Ibid.*

France et d'être commissionné par les gens des Indes, afin d'imaginer une méthode sûre pour transmettre leurs biens en Europe au moyen d'un commerce par Suez, dans lequel il est fortement favorisé et appuyé par des Grecs et des Arméniens, sujets de cet empire, qui vont aux Indes et trouvent un grand bénéfice en achetant les marchandises sur place et payant la valeur ici. » Si, pour une raison ou une autre, l'affaire ne s'arrangeait pas avec la maudite France, ces obstinés trafiquants, en quête de n'importe quel pavillon pour couvrir leurs opérations, s'adresseraient à l'Autriche, à la Russie, à la Hollande. A croire Ainslie, ils l'auraient même déjà fait. « Au cas où ils seraient empêchés de trafiquer par navires anglais, et où la navigation française serait entravée par la présente guerre, leur intérêt est de commercer sous n'importe quel pavillon, et ils font tout ce qui dépend d'eux pour obtenir la protection impériale, russe ou hollandaise, et introduire l'une de ces nations, à défaut de la France, dans ce commerce. » Au lieu de conclure de là, comme Baldwin, qu'il importait de conserver au pavillon anglais un trafic, qui, s'il en était privé, en emprunterait un autre, Ainslie se borne à proclamer la nécessité de « déjouer les sinistres et pernicieuses vues de la France » ; et, sans doute à court de lumières sur les moyens d'y réussir, il laisse à son gouvernement le soin d'en demander aux administrateurs de la Compagnie des Indes.

En attendant, comme la Porte lui a communiqué la nouvelle prohibition qu'elle lui avait annoncée, et que ce document, interdisant sous les peines les plus sévères la navigation anglaise en mer Rouge au delà de Djeddah, ne fait pas la moindre mention des autres pavillons chrétiens, Ainslie le renvoie au reis effendi, en priant ce ministre de spécifier que l'interdiction s'appliquait à toutes les marines, sans distinction de nationalité. Il l'obtient sans peine et reçoit, peu de jours après, le même document corrigé selon ses désirs. Il n'a pas formulé — notons ce fait — la moindre réserve sur les peines dont la Porte menaçait les Anglais ou autres chrétiens qui se rendraient coupables d'infraction aux nouvelles

injonctions impériales. L'idée de le faire ne paraît pas même avoir effleuré son esprit.

A son tour, il adresse alors à la Porte un mémoire demandant que, s'il arrivait à Suez un navire anglais avec des dépêches, sans marchandises, on l'y reçût : c'était renouveler, pour toutes les dépêches du gouvernement aussi bien que de la Compagnie des Indes, la requête déjà présentée pour les seules correspondances de la Compagnie. Son mémoire lui revient, refusé par la Porte, qui objecte sèchement que les ordres du sultan ne sont pas à discuter et que la prétention de faire apporter des dépêches à Suez a déjà été déclarée inadmissible. Une négociation s'engage et, à sa note repoussée, Ainslie consent à en substituer une autre, de pure et simple acceptation, mais sous promesse verbale que, pendant l'été suivant, aucun mal ne serait fait aux navires anglais arrivant à Suez avec des dépêches. On lui a laissé entendre que, s'il avait insisté davantage, la Porte eût élevé la prétention de visiter les navires porteurs du courrier : prétention inacceptable, ces bateaux étant généralement des *sloops* de guerre.

S'en tenant donc au peu qu'il a obtenu, Ainslie pourvoit à en assurer l'exécution en Égypte. Baldwin, repartant pour le Caire, muni des titres et pièces qui font de lui, comme *wekil* de l'ambassadeur, une sorte de consul sans le nom, est chargé de veiller sur l'application de l'accord intervenu avec la Porte : mais de tout cet accord, en ce qu'il a de négatif, comme en ce qu'il a de positif. Baldwin tiendra donc la main au transit des dépêches dans les deux sens et à celui des passagers ; mais aussi à l'interdiction du commerce, auquel il est invité à s'opposer. Des instructions spéciales le lui prescrivent et lui enjoignent d'exiger, en cas de dérogation, les amendes au profit de la Compagnie du Levant. Il est autorisé à installer, s'il le juge à propos, un agent à Suez, toujours aux deux mêmes fins : transit des dépêches pendant encore un été, prohibition des marchandises (1).

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 4 janvier, 25, 26 février 1779.

« Comme les ministres de la Sublime Porte, écrit l'ambassadeur à Baldwin, se sont fréquemment plaints à moi d'un commerce illicite poursuivi entre les établissements anglais des Indes orientales et le port de Suez dans la mer Rouge, et qu'ils m'ont récemment notifié leur détermination, non seulement de confisquer les cargaisons, qui peuvent dans l'avenir arriver à Suez, mais même de condamner les capitaines et équipages à l'esclavage à perpétuité, je dois vous recommander de la manière la plus pressante de faire tous vos efforts pour supprimer tout commerce de cette nature vers Suez et de vous conformer à la copie ci-jointe des ordres envoyés par la Compagnie des Indes Orientales à ses diverses présidences dans l'Inde, ordres qui m'ont été transmis par les ministres de Sa Majesté, aussi bien que par la Compagnie du Levant. Mais, au cas où ces ordres seraient violés ou éludés et où ce commerce, également contraire aux intérêts de la Grande-Bretagne, de la Compagnie des Indes et de la Compagnie du Levant, serait continué, je dois vous recommander — et je ne peux douter de vos pleines dispositions, comme membre de la Compagnie du Levant, à faire pour cela tout ce qui sera en votre pouvoir — d'imposer l'observation des lois et règlements de ladite Compagnie, afin de mettre obstacle à ce commerce, notamment d'appliquer les articles concernant les amendes et pénalités à infliger au bénéfice et émoluments de la *Royal Warrant Levant Company* (1). »

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 26 février 1779.

CHAPITRE VII

LE FIRMAN DE 1779. LE PILLAGE DE LA CARAVANE

I

Baldwin rentre au Caire. — Premières chicanes sur sa mission. — Débarquement à Suez d'officiers anglais, courriers de dépêches. — Leur arrestation. — Ainslie obtient un commandement pour les faire relâcher. — Son inquiétude en voyant continuer navigation et commerce. — Son apologie personnelle.

Compter sur Baldwin pour s'acquitter de telles instructions était passablement naïf. Ainslie avait pensé lui lier les mains, en le chargeant de veiller à l'exécution d'ordres, par lesquels il était le premier visé. Trop habile pour compromettre, par une ouverte résistance, les avantages concrets qu'il rapportait de sa visite à Constantinople, Baldwin reçoit, au contraire, avec une absolue soumission les instructions de son chef, qui lui parviennent à Smyrne, où il a fait escale, et promet de se conformer scrupuleusement à toutes. Il laisse cependant passer déjà le bout de l'oreille dans l'objection suivante : obtenir le passage des dépêches sera bien difficile, si tout commerce est supprimé, car les autorités locales n'auront alors plus rien à gagner. Et pour parer à cet inconvénient, le rusé compagnon suggère une ingénieuse combinaison : permettre d'apporter à Suez quelques marchandises des Indes, en même temps que le courrier ; ordonner à l'agent au Caire, c'est-à-dire à lui-même, d'empêcher sous de fortes pénalités l'embarquement à Suez de marchandises anglaises

pour l'Inde ; lever, au profit de la Porte, un droit sur les arrivages à Suez et rendre l'agent au Caire comptable de ce droit, de manière que le produit en parvienne certainement à Constantinople. De la sorte, pense Baldwin, tout le monde y trouvera son compte ! Cette immédiate chicane fait mal augurer de son exactitude à s'acquitter des instructions péremptoires d'Ainslie (1).

Vaine chicane d'ailleurs. L'ambassadeur est d'autant moins disposé à dévier de sa ligne de conduite, qu'elle reçoit de nouveau la pleine approbation de son gouvernement. Sa correspondance a été communiquée aux administrateurs de la Compagnie des Indes, qui, de même que le secrétaire d'État, approuvent son attitude. Quant aux rumeurs recueillies par lui, sur les tentatives de l'ambassadeur de France pour ouvrir un commerce par Suez, ordre lui est donné, non seulement de vérifier le fait, mais de faire tout ce qui dépendra de lui pour contrarier « les funestes vues de la France » et empêcher de se livrer à ce trafic toute personne qui y serait directement ou indirectement autorisée par Saint-Priest. Les injonctions déjà signifiées aux Anglais des Indes ont été réitérées. Ainslie est invité à renouveler à la Porte l'assurance qu'aucun commerce ne serait effectué par les navires chargés des dépêches de la Compagnie. Il ne s'agissait de faire passer par Suez que des nouvelles, d'où ne pourrait résulter pour la Turquie aucun mal. Le secrétaire d'État désirait savoir si, de l'avis d'Ainslie, la Compagnie des Indes s'assurerait, moyennant une somme d'argent raisonnable, le privilège de cette voie pour les dépêches (2).

Maintenu dans ces limites, l'objet assigné aux efforts de l'ambassadeur demeure pourtant hors de sa portée. L'événement, en effet, ne répond même pas à la promesse verbale que lui a faite le reis effendi : des courriers anglais, arrivés à Suez avant l'expiration du délai concédé, sont arrêtés.

En août 1779, ont débarqué à Suez, de deux paquebots

(1) S. P., Turkey, 55. Baldwin, 8 mars 1779.
(2) *Ibid.* Le secrétaire d'État, 10 mars 1779.

anglais, deux officiers porteurs de dépêches, le capitaine Scott et le lieutenant Mills ; ils ont apporté la nouvelle de la prise de tous les établissements français dans l'Inde. Par un paquebot annoncé était attendu un prisonnier français, M. Chevalier, « qui commandait pour la France à Chandernagor ». Les deux officiers-courriers, après avoir passé au Caire sans encombre, ont été appréhendés à Alexandrie et retenus. Les paquebots anglais qui les avaient amenés à Suez attendaient dans ce port des dépêches d'Angleterre ; mais l'arrestation des deux courriers de l'Inde faisait craindre que ceux qui venaient de Londres ne subissent le même sort (1).

Baldwin a été de retour à Alexandrie précisément au moment où se produisait cet incident. Il en a été d'autant plus irrité que les nouvelles de l'Inde démontraient jusqu'à l'évidence le haut intérêt politique et militaire de la voie défendue, et que les félicitations personnelles du gouverneur Rumbold l'emplissaient de fierté. Averti par lui, Ainslie obtient de la Porte, à grand'peine et moyennant finance, un commandement ordonnant de relâcher le capitaine Scott et le lieutenant Mills (2). Mais il échoue dans une nouvelle tentative pour en obtenir un qui autorise le transit permanent des dépêches. Aussi est-il contrarié que le gouvernement de l'Inde ait envoyé par voie de Suez M. Chevalier et sa suite (3). La Porte, mande-t-il à Baldwin en lui réitérant ses ordres, est absolument résolue à mettre fin au commerce par cette route : or, le transport des correspondances avait servi à couvrir un commerce proprement dit (4). De fait, Ainslie transmettait à Londres une liste des marchandises débarquées à Suez par les navires qui y avaient apporté des courriers. Au surplus,

(1) S. P., Turkey, 55. Baldwin, 30 avril 1779.
(2) *Ibid.* Ainslie, 2 juin 1779.
(3) Ses craintes à cet égard étaient vaines. Chevalier n'arriva pas à Suez. Son bateau fut forcé par des accidents de mer à relâcher à Kosseir, d'où il gagna le Caire avec sa suite. Savary, qui l'y a rencontré, a raconté son voyage de Kosseir au Caire. SAVARY, *op. cit.*, t. II, p. 109-112.
(4) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 2 juin 1779.

jamais la Porte, déclarait-il au secrétaire d'État (1), n'accorderait à la Compagnie des Indes le privilège de faire passer par là ses dépêches : elle était bien trop jalouse des beys d'Égypte, dont elle redoutait de favoriser les desseins d'indépendance. A se mettre en frais pour essayer, il en coûterait très cher à la Compagnie, sans certitude de réussir. Le seul espoir était dans un changement de ministres à Constantinople.

Avec ceux qui sont au pouvoir, Ainslie tente pourtant la chance d'une suprême et ingénieuse proposition d'accommodement. Dans une réunion avec le reis effendi et deux autres membres du *Divan*, il suggère que les navires anglais armés pour porter des dépêches à Suez soient, en même temps, commissionnés par le gouvernement britannique pour saisir les contrebandiers : par là seraient déjoués les efforts, et des commerçants anglo-indiens, et des beys d'Égypte, pour perpétuer le trafic prohibé. « Il s'en faut, assure Ainslie, de peu d'argent que cette suggestion ne soit accueillie (2). » Mais, s'il ne s'en était réellement fallu que d'un peu ou même de beaucoup d'argent, pour terminer l'affaire sur ces bases, on peut présumer que l'ambassadeur se le fût procuré, et sans difficulté.

Toujours est-il que l'affaire en reste là. Du refus définitif, opposé au passage des dépêches, Ainslie se console aisément par l'interdiction du commerce, qui lui apparaît comme un succès. Fort de l'approbation de son gouvernement, il ne lui vient pas à l'idée qu'en s'abstenant de demander la liberté du commerce, gouvernement et Compagnie aient pu avoir en vue de faciliter le succès de leur demande en faveur des courriers. Pour lui, ce n'a pas été là une concession faite, mais bien une satisfaction obtenue, sur une question où concordaient pleinement les intérêts de la Porte, du gouvernement britannique et des deux grandes Compagnies anglaises

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 17 juin 1779. Cette dépêche contient un historique de la négociation depuis 1776.
(2) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 27 et 28 juin 1779.

à charte. La seule, la vraie perdante est, à ses yeux, la France, soutien de tentatives dont elle espérait bénéficier, la France qui en est quitte pour ses louches manœuvres. Aussi, se livrant à une véritable apologie, Ainslie se félicite-t-il spontanément d'avoir pénétré les intérêts de trafiquants, qui, pour éluder les ordres de la Compagnie, voulaient introduire dans la mer Rouge un pavillon chrétien étranger, le pavillon français ; d'avoir déjoué les intrigues de l'ambassadeur de France, qui les encourageait à poursuivre leurs efforts « et dont les intentions allaient bien au delà » ; d'avoir fait étendre à tous les pavillons chrétiens la prohibition primitivement édictée contre la seule marine anglaise. « Pour cela, écrit-il (1), je réclame quelque mérite, et pour avoir découvert que seule la France, parmi les nations chrétiennes, possède par traité un droit exclusif à une navigation illimitée dans la mer Rouge. » La France, à ce qu'il prétend (2), répand l'argent à pleines mains : son ambassadeur et ses agents « prennent beaucoup de peine pour ouvrir les yeux de la Sublime Porte et lui enseigner l'importance de ce commerce, et ils coopèrent avec les sujets anglais, qui, par intérêt personnel, encouragent la résistance des beys ». Peu s'en faut enfin qu'Ainslie ne se vante d'empêcher la Porte elle-même de faiblir dans son opposition au commerce par Suez (3).

Cette apologie personnelle péchait, en réalité, par la base. En 1779 non plus qu'en 1778, l'ambassadeur de France à Constantinople, Saint-Priest, ni le consul général français en Égypte, Mure, n'avaient cherché à ouvrir Suez et la mer Rouge à notre pavillon. Le mérite principal dont Ainslie se targuait était donc purement imaginaire. Entièrement négative pour l'Angleterre, l'issue de sa longue et laborieuse négo-

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 4 juin 1779.
(2) *Ibid.*, 17 juin 1779.
(3) Ainslie y a vu aussi la possibilité d'un bénéfice net pour le commerce anglais, au cas où la Porte, pour détourner de Suez le trafic de l'Inde, abaisserait les droits de douane à Bassorah et augmenterait les facilités de transport entre Bassorah et Alep. Comme la position de la Compagnie anglaise des Indes à Bassorah était prépondérante, ce serait, pensait-il, tout profit pour elle.

ciation n'avait coûté à la France le sacrifice d'aucune prétention, parce que la France n'avait prétendu à rien (1).

C'est à plus juste titre qu'Ainslie était satisfait de lui, quand il faisait valoir les délais qu'à plusieurs reprises il avait obtenus de la Porte, en faveur des navires anglais apportant à Suez dépêches ou marchandises. Sa thèse eût été inattaquable, s'il s'en fût tenu à revendiquer ce mérite et à signaler, comme il l'avait fait aussi, le danger auquel s'exposaient les contrevenants, en passant outre indéfiniment à une irréductible opposition ottomane.

(1) L'illusion d'Ainslie peut avoir eu pour origine quelque écho des opinions personnelles de Saint-Priest et de Mure, qui ont placé l'un et l'autre la communication avec l'Inde au nombre des avantages devant résulter de la conquête de l'Égypte, par eux conseillée confidentiellement à Versailles ; quelque écho aussi des propositions du même genre adressées à la cour de France par diverses personnes.

II

Danger auquel s'exposent les contrevenants aux ordres de la Porte. — Menaces proférées par le Firman de 1779. — Responsabilité d'Ainslie. — Pillage de la caravane.

Ce danger était réel. Un incident comme l'arrestation des deux officiers, Scott et Mills, débarqués à Suez en avril 1779, était un avertissement de ne pas trop compter, ni sur la longanimité de la Porte, ni sur son impuissance à se faire obéir en Égypte. Quand on considère les termes dans lesquels avait été formulée, en dernier lieu, la prohibition turque, on se convainc des risques auxquels s'exposaient ceux qui l'enfreignaient, avec une confiance excessive dans l'insubordination des beys d'Égypte pour la maintenir à l'état de lettre morte. « Nous ne voulons pas, lit-on dans le *hattichérif* de 1779 (1), qu'aucun navire franc s'approche des côtes de Suez, ni ouvertement, ni secrètement. La mer de Suez, en outre, est la route privilégiée du glorieux pèlerinage de la Mecque. En permettre la navigation aux susdits navires, la favoriser, ne pas l'empêcher, serait trahir la religion, le souverain et tout l'Islam. Par conséquent, quiconque osera contrevenir au présent ordre recevra, sans nul doute, le châtiment mérité dans ce monde et dans l'autre. C'est donc pour l'affaire la plus importante de l'État et de la foi qu'a été donné cet ordre péremptoire et irrévocable. Telle est notre volonté impériale... » « Sachez tous que Suez étant le port

(1) Ce hattichérif est le document communiqué à Ainslie par la Porte en janvier 1779. On en trouve la traduction dans Testa, J. Charles-Roux et Baldwin, *op. cit.*

de la Mecque et de Médine, villes d'illustre renommée, centre de la justice, etc., il n'y a pas d'exemple qu'avant ces derniers temps les nations étrangères, filles de l'erreur, navigassent dans ces mers-là. Au contraire, l'habitude constante des bâtiments anglais et des autres nations qui font le commerce des Indes a toujours été de ne pas dépasser Djeddah. Du vivant d'Ali bey seulement, un petit navire franc, venant de l'Éthiopie avec des présents de la part d'un inconnu pour ledit bey, remonta à Suez, et il fut dit à celui-ci que le navire y était venu pour trouver un nolisement. Ce premier exemple suffit à ces Anglais pour croire qu'ils pourraient en tout temps fréquenter ledit port. En effet, du vivant de Mohammed-Abou-Dahab, d'autres navires anglais, chargés de tissus et d'autres marchandises des Indes, s'y sont présentés. Ledit bey, par l'impulsion de l'avarice, qui était la prétendue augmentation des droits de douane, manqua aussi à ses devoirs et, en conséquence, non seulement les Anglais, mais aussi les autres nations également établies aux Indes, se prévalant de ce prétexte spécieux, continuèrent à l'envi à fréquenter les ports de la mer de Suez.

« Aussitôt après que, par un rapport détaillé, nous eûmes connaissance de ces conventions et innovations si contraires à la religion et aux plus saints principes politiques d'État, nous ordonnâmes que les navires anglais ne fussent plus admis dans ledit port et ne pussent plus fréquenter cette mer et ces côtes-là. Notre ordre fut en même temps communiqué à l'ambassadeur d'Angleterre résidant près la Sublime Porte, afin qu'il le transmît à sa cour. Tant celle-ci que la Compagnie des Indes nous fit connaître qu'à dater de l'année à la grecque, c'est-à-dire les premiers jours d'octobre, il était sérieusement défendu aux marchands interlopes d'approcher du port de Suez. De plus, au moment où le susdit ambassadeur faisait une telle déclaration, son premier drogman informait la Sublime Porte qu'elle pouvait user du droit d'enlever et de confisquer les navires et les marchandises des contrevenants, et même de celui d'emprisonner et de faire esclaves les équi-

pages. Ce fut précisément lorsque la Sublime Porte allait mettre à exécution ces mesures que l'émir Sourour, chérif de la Mecque, lui exposa que, ne se contentant pas du commerce des Indes, les Francs se permettaient aussi de venir charger du café et d'autres produits de l'Yemen, pour les transporter sur leurs navires à Suez, d'où il résultait un grand préjudice pour le commerce et la douane de Djeddah. Tandis que ces Francs s'occupent d'une part de leur commerce, ils ne manquent pas, de l'autre, de lever les plans de tous les endroits pouvant se prêter à quelque projet éloigné et secret, pour en profiter en temps et lieu, comme cela s'est malheureusement vu aux Indes et dans d'autres pays. »

Suit une évocation de l'établissement des Européens aux Indes, de la conquête franque de Damas et de Jérusalem, de la Syrie et de la Palestine, faisant craindre au pacha et aux beys du Caire, à qui s'adresse le *hattichérif*, le même sort pour l'Égypte. « Ayez présent à vos yeux, continue le document, l'exemple de l'Inde ! Considérez la fin de ce trafic et ne le tolérez pas ! Recherchez ceux qui secrètement assistent les trafiquants et punissez-les de manière exemplaire, comme ils le méritent ! Vous n'admettrez aucune justification. Emprisonnez les capitaines des navires francs et, avant tous, les Anglais, à leur arrivée à Suez ; saisissez leurs vaisseaux, car il est déclaré, dans le mémoire de l'ambassadeur d'Angleterre, dans les réponses de sa cour et dans les communications verbales de son premier drogman, que ce sont des pirates et des rebelles à leur souverain. Ils le sont aussi à l'égard de ma Sublime Porte et, comme tels, ils méritent emprisonnement et confiscation de leurs biens. »

On peut douter qu'Ainslie ait été, dans le désaveu de ses compatriotes, aussi loin que la Porte le fait aller par procuration. On ne peut douter par contre qu'il ait eu connaissance des impitoyables représailles prescrites par elle, puisque lui-même en a informé Baldwin (1), ni qu'il ait ignoré qu'elle

(1) Voyez p. 52. Ainslie à Baldwin, 26 février 1779.

se prévalait de son assentiment, puisque le *hattichérif* lui a été communiqué. Dans ces conditions, comment s'est-il borné à faire mentionner dans cet acte tous les pavillons chrétiens en général et n'a-t-il pas protesté contre des peines qui frappaient des sujets anglais, non seulement dans leurs biens, mais dans leurs personnes? C'est ce qu'on ne peut expliquer que par sa propre hostilité au commerce interdit : explication qui, toutefois, n'est pas une excuse. Sa responsabilité personnelle est donc incontestablement engagée dans la tragique mésaventure déjà survenue depuis un mois, lorsqu'il se décernait à lui-même le *satisfecit* qu'on a lu.

Les deux navires anglais arrivés à Suez, en avril 1779, avec des dépêches, ont apporté aussi des marchandises. Informés par Baldwin de la prohibition portant sur le commerce, les capitaines ont vendu leurs cargaisons aussi discrètement (1) que possible. L'acheteur a pris sur lui de débarquer les marchandises et d'assumer les risques provenant de cette contravention aux ordres. Baldwin a assisté les capitaines dans cette opération délictueuse. Les navires, conformément aux instructions de leurs commandants, ont attendu en rade de Suez les dépêches venant d'Angleterre. Un mois après, arrivent à Suez deux vaisseaux battant pavillon danois, mais placés sous la direction d'un Anglais, George Moore, muni d'une lettre de recommandation du gouverneur général du Bengale pour le bey du Caire. S'étant adressé directement au grand douanier, George Moore reçoit de lui la promesse d'être protégé et secondé. Le subrecargue, un Allemand nommé van der Velden, fait parvenir à Baldwin une lettre de recommandation du gouverneur général du Bengale, mais s'adresse directement, pour ses affaires, à une maison française du Caire : Magallon, Noël, Olive et Cie. Dans ces conditions, et l'expédition étant sous pavillon danois, Baldwin, à ce que lui-même assure, ne s'en mêle pas. De Suez, ces nouveaux arrivants demandent au Caire les autorisations nécessaires

(1) *Privately*, dit Baldwin, qui rend compte de tout ce qui suit à Ainslie par lettre en date du 30 juillet 1779. S. P., Turkey, 55.

pour décharger leurs marchandises : ils les reçoivent et mettent les cargaisons à terre. Précédant ses compagnons de traversée, Moore part le premier et arrive au Caire sans encombre, avec la partie de la cargaison qui lui appartient. Le reste de la troupe — un Allemand, van der Velden, deux Français, Saint-Germain et son frère, quatre Anglais, O'Donnell, Jenkins, Barrington et Waugh — forme une caravane qui se met en route quelques semaines plus tard. La sécurité la plus complète règne parmi les voyageurs, qui se croient à l'abri de tout risque, parce que leurs chameaux leur ont été fournis par le bey lui-même, et que Moore vient de franchir le même désert sans difficulté, tout récemment : toutes les armes sont au fond des caisses et, au surplus, pas un pistolet n'est en état. A environ cinq lieues de Suez, un parti d'Arabes-Bédouins, appartenant aux tribus nomades des environs de Tor, fond inopinément sur la caravane, la pille, emmène les chameaux, détrousse les Européens, les disperse, les dépouille de leurs vêtements et les laisse nus en plein désert. L'un d'eux, O'Donnel, s'enfuit vers Suez, où il arrive. Les six autres, croyant pouvoir parvenir au Caire, s'enfoncent dans le désert, où ils errent à l'aventure. Cinq d'entre eux meurent de faim, de soif, de fatigue et de brûlures par le soleil. Un seul, le Français Saint-Germain, en réchappe. Tombé d'épuisement, après trois jours et deux nuits de marche, près du puits de Birket-el-Hadj, il est recueilli par un *fellah* (1), qui le transporte dans sa masure et lui donne les premier secours. Ensuite, informé de la présence d'un Européen chez ce *fellah*, un négociant français du Caire, Charles Magallon, y fait chercher Saint-Germain, le reçoit à demi mort et, à force de soins, lui sauve la vie (2).

(1) Les *fellahs* sont les paysans égyptiens.

(2) « Son corps n'était qu'une plaie, dit Volney, son haleine était celle d'un cadavre, et il ne lui restait que le souffle de la vie. » VOLNEY, *op. cit.*, p. 206-207, fait un récit de cet incident, qu'il place à tort en janvier, alors qu'il eut lieu en juin 1779. Il semble s'être trompé aussi en disant que les Français faisant partie de la caravane, Saint-Germain et son frère, étaient des prisonniers des Anglais. Saint-Germain, originaire de l'île Bourbon, paraît avoir été l'un des intéressés

Entre temps, O'Donnel, retourné à Suez, a eu le courage d'entreprendre derechef le voyage du Caire et a pu, cette fois, en venir à bout. Il se plaint au bey de l'attentat perpétré contre ses compagnons et lui. Un projet est arrêté entre le bey, O'Donnell et Baldwin pour reprendre aux Arabes les marchandises volées : deux cents hommes seraient envoyés à Suez, s'embarqueraient sur les navires, débarqueraient à l'endroit où les voleurs étaient campés et leur feraient rendre gorge. C'était offrir au bey, qui bernait les deux naïfs Anglais, le moyen de mettre l'embargo sur les bateaux venus des Indes. Sur ces entrefaites, on apprend que les Arabes pillards, à qui l'on en a, se trouvent aux environs de Suez, se sont saisis des points d'eau et refusent de laisser ravitailler la ville, tant que le bey n'aura pas fait sa paix avec eux. Cette circonstance paraît une occasion favorable pour les surprendre. Il est décidé d'expédier tout de suite les deux cents soldats, accompagnés de Moore, porteur de lettres priant les capitaines des navires de coopérer à l'opération. Pour comble de naïveté, Moore, se proposant de rejoindre en route les soldats du bey, les laisse partir en avant, avec les lettres destinées aux capitaines-marchands. La petite troupe remet fidèlement les lettres aux destinataires : mais elle en profite pour s'emparer des vaisseaux et faire prisonniers officiers et équipages. Le lendemain du jour où la nouvelle de cette capture parvient au Caire, le bey, jetant le masque, fait main basse sur toutes les marchandises et bagages apportés de Suez par Moore et les séquestre. Moore lui-même est arrêté et conduit à la citadelle. Alarme générale parmi les Anglais du Caire. Baldwin et O'Donnell, prisonniers sur parole, sont gardés en otages. Sont en outre virtuellement arrêtés, tous leurs bagages leur ayant été confisqués, cinq passagers anglais arrivés d'Angleterre avec des dépêches pour les Indes, ceux-là mêmes qu'attendaient en rade de Suez les deux navires anglais venus en avril : James Grant, major

dans l'entreprise, où il perdit, outre son frère, les deux tiers de sa fortune. Voyez Savary, *op. cit.*, t. II, p. 212-213.

Even Baillie, lieutenant Stislop, enseigne Sullivan, William Hammond. Aux plaintes adressées au bey par Baldwin, prisonnier sur parole, le bey répond qu'il gardera, jusqu'à l'arrivée d'ordres de Constantinople, les biens s'élevant à 150 000 dollars, ainsi que les navires ; les personnes seraient relâchées contre la garantie qu'il n'y aurait pas de représailles.

Tout ce qui a suivi l'agression contre la caravane en démontre jusqu'à l'évidence le vrai caractère, qui est celui d'une exécution, due à l'initiative turque. Les Bédouins ont certainement agi à l'instigation du pacha, lui-même incité par la Porte à passer de la parole aux actes. Le bey du Caire, Ibrahim, soit qu'il eût été gagné aux vues de la Porte, soit qu'il n'osât pas aller à l'encontre, a trempé dans le complot, qu'il a servi par sa duplicité. Le gouvernement ottoman n'a d'ailleurs pas cherché à dissimuler sa satisfaction de l'affaire et son approbation de la manière dont le pacha l'avait organisée. « Ismaïl, pacha du Caire, ancien reis effendi sous le nom d'Ismaïl bey, écrit Ainslie (1), a été confirmé dans le gouvernement de l'Égypte, en récompense du succès de sa tentative pour mettre obstacle au commerce entre l'Inde et Suez, en engageant les Arabes à piller la caravane partie de ce port pour le Caire, l'été dernier. »

Le pillage de la caravane fit relativement beaucoup de bruit en Europe, particulièrement en France et en Angleterre. Certains contemporains français, et quelques-uns illustres, Voltaire, Savary, Volney (2), Choiseul-Gouffier, n'ont pas craint d'en étendre non seulement la responsabilité indirecte, mais l'initiative directe à la Compagnie anglaise des Indes, au gouvernement britannique et à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople. C'est aller trop

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 18 octobre 1779.

(2) « Des personnes bien instruites assurent que l'affaire avait été préparée à Constantinople par la Compagnie anglaise de l'Inde, qui voyait de mauvais œil que des particuliers entrassent en concurrence avec elle pour le débit des marchandises du Bengale : et ce qui s'est passé dans le cours des poursuites a prouvé la vérité de cette assertion. » VOLNEY, *op. cit.*, t. I, note de la p. 207.

loin. Nous avons dit ce que nous pensions de la responsabilité encourue par Ainslie. On en peut dire autant, ou peu s'en faut, du cabinet de Londres et de la Compagnie des Indes, qui ont connu par lui les pénalités draconiennes édictées par la Porte, et qui ont jugé leur responsabilité suffisamment dégagée par leurs propres injonctions à leurs ressortissants. Mais rien, dans la correspondance de ces diverses autorités anglaises entre elles, ne permet de leur attribuer la moindre initiative dans l'attentat perpétré en Égypte, la moindre participation à une conspiration ténébreuse avec la Porte, pour en venir là.

III

Les suites du pillage de la caravane. — Confiscations, arrestations, otages. — Plaintes de Baldwin. — Démarches d'Ainslie à Constantinople. — Ses reproches à Baldwin. — Baldwin s'enfuit d'Égypte. — Il dénonce Rosetti. — Son second séjour à Constantinople. — Sa conduite équivoque. — Dispute entre Ainslie et lui. — Son départ pour Londres (1780). — Le gouvernement anglais donne raison à l'ambassadeur.

Ce n'est pas par le rapport de Baldwin, mais par une lettre de l'Italien Brandi (1), son agent à Alexandrie, qu'Ainslie apprit le pillage de la caravane. « Ainsi que je l'avais prévu, écrit-il (2) à cette nouvelle, les personnes intéressées à éluder les défenses de la Porte et de la Compagnie ont introduit un nouveau pavillon dans la mer Rouge. » Il prend facilement son parti d'une catastrophe, qui a pourtant — lui-même l'annonce — coûté la vie à plusieurs Européens, dont trois Anglais, et environ 120 000 livres aux propriétaires anglais et français de la cargaison. Il espère que l'exemple découragera les négociants qui se livraient à ce commerce, surtout si, comme il le croit dès lors, les Arabes ont agi à l'instigation des autorités turques. Son avis est de saisir de l'affaire le conseil de la Compagnie des Indes et d'insister auprès d'elle pour qu'elle envoie en Égypte, à la place de Baldwin, dont il n'a encore rien reçu, un correspondant en qui on puisse avoir confiance.

Après avoir reçu le compte rendu circonstancié de Baldwin, se terminant par un appel à sa protection, l'ambassadeur ne

(1) Lettre de Brandi en date du 5 juillet 1779. Le rapport de Baldwin est daté du 30.

(2) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 17 août 1779.

peut cependant faire moins que de réclamer de la Porte la libération des Anglais détenus. Il obtient un commandement ordonnant de les relâcher et en transmet un double à Baldwin (1), non sans lui adresser d'amers reproches sur sa conduite. Encore, en mettant son gouvernement au courant de son intervention, énumère-t-il complaisamment toutes les raisons qui, selon lui, auraient pu l'en dispenser. « Bien que je comprisse, écrit-il (2), ce qu'il y avait d'inopportun à ce que j'intervinsse en faveur d'un commerce également réprouvé par la Porte ottomane et par mes propres déclarations officielles, surtout dans une affaire concernant le pavillon danois ; bien que M. Baldwin, qui, en qualité de mon lieutenant (3), aurait dû mettre obstacle au commerce des Indes, ne me donnât pas une raison pour justifier sa présence dans une caravane de biens, produits de la France, de l'Italie et de l'Allemagne, destinés à nos établissements des Indes ; bien que je susse de très bonne source qu'il était intéressé dans cette expédition ; bien qu'il fût très invraisemblable que des personnes envoyées d'Angleterre avec des dépêches eussent attendu cette caravane et voyagé dans un aussi lent équipage : cependant, comme M. Baldwin est membre de la Compagnie du Levant et qu'il s'est adressé à moi comme agent de la Compagnie des Indes, je suis intervenu en sa faveur et en faveur de mes autres compatriotes. »

On remarquera que plusieurs des nombreuses objections, auxquelles Ainslie dit avoir passé outre, ont trait à une expédition de marchandises d'Europe aux Indes. Évidemment, il a eu de bonnes raisons de penser que les navires arrivés d'Angleterre à Alexandrie n'avaient pas apporté que des dépêches, et que certains de leurs passagers arrêtés au Caire convoyaient à Suez une cargaison, tout comme ceux qui étaient venus des Indes à Suez. La culpabilité de trafiquants, aux opérations desquels il n'a cessé de s'opposer, domine

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie à Baldwin, 30 septembre 1779.
(2) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 4 octobre 1779.
(3) Baldwin était son « wékil » en Égypte. Voir p. 48.

pour lui toute l'affaire, qu'il considère, au surplus, comme réglée par le commandement rendu à sa requête. Une plainte directe, dont l'a saisi l'une des victimes du pillage, O'Donnell (1), ne lui est bonne qu'à faire ressortir leur insubordination : elle jette, dit-il, une vive lumière sur les procédés des Anglais de l'Inde ; il demande qu'elle soit communiquée aux deux Compagnies du Levant et des Indes et se félicite de nouveau d'avoir deviné les motifs qui poussaient certains de ses compatriotes à continuer ce dangereux commerce (2).

Cependant, prévenant des ordres auxquels elles s'attendaient, les autorités d'Égypte se sont déjà relâchées de leurs rigueurs : la saisie des navires a été levée ; Moore, détenu à la citadelle, a été remis en liberté ; tous les Anglais gardés à vue ont été autorisés à continuer leur voyage. A chacun, le pacha du Caire a demandé la promesse écrite de ne réclamer, ni individuellement, ni collectivement ; il a affirmé n'avoir sévi qu'en conséquence d'injonctions de la Porte communiquées à Ainslie. Mais, ne se jugeant sans doute pas complètement à l'abri de représailles, il a retenu comme otages Baldwin et un certain Skiddy (3).

Ainslie apprend d'abord par Brandi la restitution des navires et la libération des prisonniers ; ensuite par Baldwin la regrettable exception faite de deux otages, dont l'un n'est autre que lui. C'est pour l'ambassadeur une nouvelle occasion de se répandre en récriminations contre lui, à Londres (4). Quel besoin avait eu Baldwin de s'occuper d'une caravane de marchandises françaises, italiennes, allemandes? Qu'était-il allé faire dans cette galère? Sauf en faveur des officiers-courriers, il n'aurait dû se mêler de rien. N'avait-il pas argué d'un arrangement conclu entre les beys du Caire et des « aventuriers » de l'Inde, et n'émettait-il pas la pré-

(1) La plainte d'O'Donnell est du 5 août 1779.
(2) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 4 octobre 1779.
(3) *Ibid.* Baldwin, 31 août 1779.
(4) *Ibid.* Ainslie, 17 novembre 1779.

tention inadmissible de le faire invoquer auprès de la Porte par l'ambassadeur! Et d'où sortait ce Skiddy, qui n'était même pas membre de la Compagnie du Levant? Sans doute était-il l'agent des « aventuriers », causes de tout le mal. Malgré sa colère, Ainslie n'en réclame pas moins au reis effendi la libération des deux otages et se plaint énergiquement de la conduite du pacha du Caire. Promesse lui est faite de réitérer l'ordre de relâcher Baldwin et Skiddy et, si le pacha n'en tient pas compte, d'envoyer de Constantinople un officier pour libérer leurs personnes et leurs biens (1). L'ambassadeur se croit par là au bout de ses peines et, quoiqu'elles lui aient coûté, s'en considère comme payé par l'interruption du maudit trafic indo-égyptien, si, comme il pense, « il y a peu de chance d'une nouvelle tentative pour poursuivre ce commerce, après ce qui est arrivé ».

Mais, sans attendre le résultat de l'intervention qu'il a sollicitée pour sa délivrance, Baldwin s'est enfui d'Égypte. Abusant d'une autorisation qui lui a été donnée d'aller à Alexandrie, il s'y est embarqué à la dérobée sur un navire français. Son compagnon de captivité, Skiddy, à qui il a faussé compagnie, est resté seul au Caire, exposé aux représailles à craindre de la part du bey et du pacha. De Smyrne, où il a débarqué en novembre 1779, Baldwin informe Ainslie de son évasion. Sa liberté recouvrée ne le satisfait pas et, poursuivant de sa rancune quiconque est soupçonné par lui d'avoir contribué à ruiner son entreprise favorite, il demande à l'ambassadeur vengeance contre le négociant vénitien Carlo Rosetti! Le mémoire où il le dénonce est signé, en même temps que de lui, par tous les passagers d'Europe en Inde et par ceux des Indes en Europe, qui avaient échappé à la mort (2).

Très influent sous Ali bey, Carlo Rosetti avait été forcé de quitter l'Égypte après la chute de son protecteur. Il y était rentré après la révolution qui, en 1778, avait porté au pouvoir Mourad et Ibrahim beys, mameluks de la maison

(1) S. P., Turkey, 55. Ainslie, 3 décembre 1779.
(2) *Ibid.* Baldwin, 24 novembre 1779.

d'Ali. Trouvant, à son retour, le commerce indo-égyptien dans un état très florissant, il avait été mécontent de ne pouvoir l'accaparer, comme au beau temps de sa puissance. Par suite de l'activité de Baldwin, il n'avait même pas pu se livrer avec profit au trafic, dont il avait jadis eu le monopole : c'en aurait été assez pour que, au dire de son accusateur, il eût résolu de le détruire. Ayant commencé par mettre dans ses intérêts le grand douanier, Antoun Cassis, il aurait ensuite appris que la Compagnie anglaise des Indes voyait de mauvais œil le commerce par Suez et que l'ambassadeur à Constantinople avait acquiescé aux prohibitions de la Porte. Il aurait alors poussé le bey à rançonner navires et passagers, à saisir les uns, à arrêter les autres, et à se faire payer leur mise en liberté. Sans ses conseils et ses encouragements, jamais les ordres de Constantinople n'eussent été exécutés au Caire. Telles sont les données sur la base desquelles Baldwin accuse Rosetti d'avoir machiné toute l'affaire du pillage de la caravane (1).

Elles sont insuffisantes à établir l'accusation d'un pareil forfait. Rosetti, qui tint une place importante et joua un rôle actif en Égypte pendant un demi-siècle, n'était certainement pas homme à se priver d'intriguer contre des concurrents, quand il y voyait son profit. Mais il ne paraît pas avoir été capable de tremper dans un attentat contre la vie et la liberté d'Européens. Il a fait preuve d'humanité envers les négociants français en juillet 1798, alors que Bonaparte marchait sur le Caire, et a contribué à les sauver de la mort par une judicieuse et courageuse réplique à Mourad bey. Bonaparte l'a employé, après la bataille des Pyramides et la prise du Caire, et chargé de porter des offres d'accommodement à Mourad, réfugié en Haute-Égypte. Ces épisodes honorables d'une carrière où Rosetti s'est, certes, montré très intéressé, très éclectique en matière patriotique, plus Européen que Vénitien ou Autrichien, plus marchand que consul, ne semblent

(1) S. P., Turkey, 55. Baldwin, 7 décembre 1779.

pas permettre de voir en lui l'instigateur d'un rapt et d'un assassinat (1).

Quelques semaines après avoir lancé, de Smyrne, cette dénonciation inattendue, Baldwin est à Constantinople. Dès le début de ce second séjour, qui se prolonge jusqu'en mai 1780 le conflit éclate, aigu, entre l'ambassadeur et lui. La correspondance d'Ainslie est désormais pleine de ses doléances sur les incartades de son indocile ressortissant.

Pour entrée en matière, Baldwin commence par prendre une attitude de défi envers l'ambassadeur et d'indépendance à l'égard de la *nation* britannique. Le ministre de Naples, beau-frère de l'ambassadeur français, Saint-Priest, et représentant d'un État bourbonien qui gravite dans l'orbite de la France, donne une grande fête, à l'occasion du jour de naissance du roi d'Espagne. L'ambassadeur d'Angleterre et tous les sujets anglais s'abstiennent d'y paraître : Baldwin s'y rend et y entraîne un jeune Anglais de ses amis. Ainslie décide de les exclure l'un et l'autre de sa société. Après cette première bravade, Baldwin s'abstient non seulement de présenter ses excuses à l'Excellence, mais même de la saluer, quand il la rencontre dans la rue. Par contre, il fréquente le palais de France et la maison de l'envoyé de Naples. Il passe des heures en conférence avec Saint-Priest, à qui il soumet un dossier contre le représentant de son pays et qui l'encourage à obtenir de Londres le rappel d'Ainslie. Il a de fréquents entretiens avec l'internonce impérial, le baron d'Herbert, qui projette des établissements commerciaux en Turquie et qui a des vues sur le commerce de l'Inde (2).

Ces relations avec des missions diplomatiques étrangères ne l'empêchent pas d'accabler de ses réclamations la chan-

(1) Sur le rôle de Rosetti en 1798-99, cf. *Histoire scientifique et militaire de l'expédition française en Égypte*, écrite par divers auteurs, parmi lesquels Louis Reybaud et X. Saintine, Paris, 1830-36, 1er vol. ; et l'*Expédition d'Égypte*, par le commandant de La Jonquière, 2e volume.

(2) F. O., Turkey, 1. Ainslie, 3 février 1780. La désignation et le numérotage des volumes de correspondances diplomatiques anglaises changent avec l'année 1780. La série S. P. (*State Papers*) s'arrête et une autre série commence pour chaque pays au numéro 1, sous la rubrique F. O. (*Foreign Office*).

cellerie de l'ambassade d'Angleterre. Il n'est plus question de Rosetti. « C'est moi, constate spirituellement Ainslie, qui suis devenu son Rosetti ! » Baldwin, en effet, s'en prend au caractère public de l'ambassadeur, contre qui il élève de formelles accusations. Il l'accuse d'avoir donné son assentiment à des mesures ayant pour effet de priver des sujets anglais de leurs droits et privilèges et prétend que cette imputation résulte des ordres envoyés en Égypte par la Porte.

Ainslie, qui transmet fidèlement à Londres les reproches dont lui-même est l'objet, s'en défend avec plus d'énergie que de bien-fondé : il n'a pas vu, assure-t-il, les ordres de la Porte et ne peut donc être tenu pour responsable de ce qu'il a plu aux ministres du sultan de dire aux beys du Caire. Les torts de son accusateur lui fournissent une justification meilleure que cette excuse douteuse. Aussi y insiste-t-il davantage et est-ce par un réquisitoire en règle qu'il répond aux griefs invoqués contre lui. Baldwin avait manqué aux obligations résultant des deux qualités dont il se prévalait : agent de la Compagnie des Indes et membre de la Compagnie du Levant. Il avait persévéré dans des spéculations, contre le danger desquelles il avait été dûment mis en garde. Il avait fait faillite en Angleterre et ne possédait pas de capital en propre, lorsqu'il était arrivé en Égypte. Par l'appât d'immenses profits, il avait décidé quelques personnes, aux Indes et en Angleterre, à lui avancer de l'argent et à lui donner des commissions pour le commerce avec l'Inde par voie d'Égypte. Par intérêt, il leur en avait dissimulé les risques et le leur avait présenté comme parfaitement sûr. Aujourd'hui, pour échapper à leurs réclamations, il expliquait ce qui était arrivé par des ordres inattendus, sollicités de la Porte par Ainslie. Il émettait la prétention de se faire communiquer par la Porte des papiers d'État, dont Ainslie s'abstiendrait naturellement de demander la communication. Il menaçait de faire du bruit en Angleterre et se vantait d'obtenir, par l'amitié d'un homme influent, M. Edmund Bourke, réparation de ses prétendues pertes. Il s'était bien gardé d'avouer que, si lui-

même et Skiddy avaient été retenus en otages, c'était en vertu d'un arrangement conclu, sous ses propres auspices, entre le bey du Caire et les passagers, pour la libération de ceux-ci et la restitution des navires (1).

De son côté, Baldwin s'adresse directement au secrétaire d'État, le comte de Hillsborough (2). Prévoyant sans peine les rapports défavorables faits sur son compte, il indique son *curriculum vitæ*, se fait honneur de sa constance dans la recherche d'une liaison commerciale avec l'Inde par l'Égypte, fait valoir les services qu'il a rendus, indique des références. Dès 1775, quittant l'Angleterre, il avait eu l'occasion de développer ses vues au comte de Sandwich, passager sur le même navire que lui. Plus tard, après son établissement au Caire, il avait adressé un mémoire à lord North, par l'intermédiaire du secrétaire Robinson. Dans ses lettres à la Compagnie des Indes, il avait signalé les avantages du passage par Suez, en cas de guerre avec la France. En mai 1778, il avait fait parvenir dans l'Inde des nouvelles de la plus haute importance : et l'on savait ce qui s'en était suivi.

Tandis que cette guerre de plume va son train, une nouvelle incartade de Baldwin met le feu aux poudres et aboutit à un éclat entre Ainslie et lui. Il y avait assemblée générale de la factorerie anglaise de la Compagnie du Levant, le 29 mars 1780, à l'ambassade d'Angleterre à Constantinople, sous la présidence de l'ambassadeur. Baldwin, n'ayant pas six mois de résidence dans cette Échelle, n'était pas membre de la factorerie. Il se rend cependant à la réunion. L'ambassadeur, averti de sa présence dans la salle des séances, lui demande ce qu'il y vient faire. Baldwin répond qu'il vient assister à l'assemblée. Ainslie lui ordonne de se retirer : Baldwin s'en va, mais non sans qu'une violente scène ait eu lieu entre eux. Deux jours après, il adresse à Ainslie une lettre insolente, où il se targue de faire parvenir ses plaintes jusqu'au trône du roi (3).

(1) F. O., Turkey, 1. Ainslie, 3 mars, 4 avril, 17 avril, 2 mai 1780.
(2) *Ibid.* Baldwin, 31 mars 1780.
(3) *Ibid.* Ainslie, 4 avril 1780. Baldwin, 31 mars 1780.

C'est sans doute pour les y faire arriver plus tôt, qu'au grand soulagement de l'ambassadeur, il se décide enfin à quitter Constantinople pour l'Angleterre. A en croire Ainslie, il aurait encore fait des siennes en chemin : en passant à Vienne, il aurait remis au prince de Kaunitz, chancelier d'Autriche, un mémoire « des plus dangereux pour les intérêts de la Compagnie des Indes » (1). Au moment où Ainslie rapportait contre Baldwin cette dernière charge, il y avait longtemps que le secrétaire d'État avait prononcé la seule sentence qu'il pût rendre, dans un litige entre un ambassadeur et un marchand dans son tort. « Je suis très heureux de constater, avait écrit à Ainslie le comte de Hillsborough, que les ennuis et vexations, auxquels vous avez été si longtemps en butte, par l'attitude très extraordinaire de M. Baldwin, se sont apaisés. Votre conduite dans toute cette affaire paraît avoir été parfaitement convenable et oportune (2). »

Débarrassé de Baldwin et couvert vis-à-vis de lui par cette approbation officielle, l'ambassadeur peut de nouveau se croire au terme de ses tribulations. Il le peut d'autant plus que le dernier Anglais détenu en Égypte vient, à son tour, de prendre la clef des champs. Skiddy a, en effet, trouvé moyen de s'évader du Caire et est arrivé à Jaffa (3). Les beys n'avaient pas exécuté le commandement émis pour sa délivrance ; mais il semblait bien qu'ils eussent facilité son évasion. Ainsi se trouvait effacée la dernière conséquence des malencontreuses entreprises de 1779.

(1) F. O., Turkey, 3. Ainslie, 12 avril 1782. C'est sur la foi d'un marchand anglais de Constantinople, Tooke, intéressé lui-même au commerce de l'Inde, qu'Ainslie rapporte ce renseignement.
(2) F. O., Turkey, 2. Hillsborough, 21 mars 1781.
(3) *Ibid.*, 1. Ainslie, 2 mai 1780.

CHAPITRE VIII

LE PLAN DU MARÉCHAL DE CASTRIES
LES TRAITÉS DU CHEVALIER DE TRUGUET

I

Passage d'Européens par Suez. — Navires anglais à Kosseir. — Détention de Wooley à Constantinople. — Lettres de l'amiral Hughes et de sir Thomas Rumbold aux autorités de la Mecque et du Caire. — Mécontentement d'Ainslie. — Incident de la *Coventry*. — Regrets causés par l'arrêt du commerce par Suez. — Voyage de Rooke. — Ses idées sur l'utilisation de la voie de Suez.

Les premiers Européens à passer par Suez, après ces incidents retentissants, ne sont pas des Anglais. En février 1780, arrivent des Indes un Français et son secrétaire, trois Portugais, un Allemand envoyé par un certain M. Bolts, de Bombay, avec des dépêches pour la cour de Vienne. Simultanément débarque à Alexandrie un officier, sujet anglais mais au service de la marine impériale, allant aux Indes et recommandé à Rosetti (1). La bigarrure des nationalités s'accuse parmi les passagers qui empruntent cette voie pour leurs affaires ou pour un service public. L'Autriche, en outre, marque son intérêt à la communication avec l'Inde par la mer Rouge et s'en sert. Elle a recours aux bons offices de Rosetti, qui a donc lié partie avec elle. Leur entente et les dispositions préalables à l'envoi de courriers dans les deux sens ont nécessai-

(1) F. O., Turkey, 1. Brandi, 11 mars 1780.

rement précédé le pillage de la caravane, dans l'été de 1779. On en doit conclure que la succession des Anglais avait chance de ne pas tomber en déshérence, si le congé brutal qui leur avait été signifié les amenait à renoncer à la voie de Suez.

A une époque où les nouvelles prenaient beaucoup de temps à se transmettre, la cuisante expérience de 1779 ne pouvait pas couper court immédiatement au commerce britannique entre l'Égypte et l'Inde. Dans l'été de 1780 arrivent à Kosseir deux navires anglais, un paquebot et une frégate, la *Coventry*, venant l'un de Madras, l'autre du Bengale. Destinés à Suez, ils ont abordé à Kosseir, soit par suite de quelque circonstance de navigation, soit parce que leur est parvenu l'écho de la mésaventure de l'année précédente. Cinq Anglais en débarquent. Un bey, nommé Hassan, leur soutire 700 livres pour les autoriser à passer au Caire. Là, quatre d'entre eux sont mis en prison, par ordre du pacha, puis invités à rejoindre leurs navires. Le cinquième, un nommé Wooley, est autorisé à se rendre à Constantinople avec les dépêches. A son arrivée, il est détenu à la douane, sous prétexte de contrebande.

Informé de ces faits, — sauf de l'arrivée et de l'arrestation de Wooley à Constantinople, — Ainslie croit prudent de prendre les devants avec la Porte et, demandant au reis effendi s'il en a confirmation, le prie de bien vouloir, dans l'affirmative, ne pas créer d'embarras au porteur des dépêches. Le reis effendi prétend n'avoir rien appris. Mais, à deux jours de là, Ainslie apprend la présence de Wooley et sa détention à la douane. Il le réclame ; on le lui refuse. Alors, sans s'attarder à une négociation dilatoire avec le reis effendi et le grand-vizir, il va lui-même à la douane, un soir après le coucher du soleil, obtint de voir Wooley, exige sa mise en liberté, menace et finalement l'emmène. Une longue négociation est ensuite nécessaire pour arracher aux ministres ottomans, qui réclamaient la punition du courrier anglais, un commandement lui permettant de quitter Constantinople.

Enfin autorisé à partir, celui-ci continue, *via* Semlin, son voyage mouvementé (1).

La Porte, qui a visité une partie au moins de ses papiers, a d'autant plus sujet d'être irritée, qu'elle y a trouvé une lettre de l'amiral Hughes, commandant les forces navales britanniques aux Indes, adressée au chérif de la Mecque et au pacha du Caire et invoquant le traité de 1775 entre Warren Hastings et Mohammed-Abou-Dahab, ainsi qu'une lettre de sir Thomas Rumbold, l'un des gouverneurs anglais des Indes, adressée aux beys du Caire. En outre, comme d'habitude, le transit des dépêches s'aggrave d'une expédition de marchandises : le paquebot arrivé à Kosseir en a apporté et elles ont été débarquées. Le manquement aux assurances transmises par Ainslie au gouvernement turc de la part du cabinet de Londres ne peut donc être plus caractérisé.

Par surcroît, un incident plus grave achève d'envenimer l'affaire. Entre des indigènes de Kosseir et des matelots de la *Coventry* s'élève une rixe, au cours de laquelle sont tués cinq hommes de l'équipage. Furieux, le commandant de la frégate fait ouvrir le feu sur la ville et « tire une terrible vengeance de la friponnerie de ses habitants ». Irwin, qui relate le fait dans ses *Mémoires*, en fait suivre le récit de cette judicieuse remarque : « Quelque juste que soit cette vengeance, elle peut néanmoins avoir des conséquences funestes pour les Européens que la mauvaise fortune pourra jeter dans les mains du cheikh de Kosseir (2). »

L'ambassadeur n'est pas moins mécontent que les ministres du sultan. Il se plaint vivement à Londres de ce que, après tous les ordres émis, sir Edward Hughes et sir Thomas Rumbold aient encore pris sur eux d'expédier en mer Rouge un armement, sous prétexte de transporter des dépêches, et tenté de traiter directement avec les beys du Caire, alors que l'Égypte était une province turque. Le gouvernement ottoman n'avait jamais traité qu'avec les représentants diplo-

(1) F. O., Turkey, 1. Ainslie, 17 et 21 août 1780.
(2) Irwin, *op. cit.*, t. I, p. 263.

matiques, accrédités auprès de lui, et n'admettait pas d'autre manière d'en user avec lui, pour quelle province que ce fût. Une fois de plus, Ainslie met le cabinet de Londres en garde contre les conséquences que de tels procédés peuvent avoir, soit pour les établissements de la Compagnie du Levant, soit pour les personnes envoyées ainsi de l'Inde en Égypte (1).

Pour qu'un amiral et un gouverneur eussent passé outre, en 1780, à des ordres formels expédiés de Londres aux Indes en 1777 et renouvelés depuis, il fallait que la communication dont Warren Hastings avait été séduit leur parût d'une incontestable utilité. L'intérêt éveillé dans l'Inde par cette communication n'a donc pas été seulement le fait de trafiquants cupides et aventureux : il a été partagé par les plus hautes autorités maritimes et politiques. Il y a d'ailleurs dans les idées justes une force qui les fait survivre à tous les heurts. Baldwin ne s'était pas plutôt enfui d'Égypte, qu'un autre Anglais, Richard Hughes, s'adressait à Ainslie, afin d'être recommandé par lui pour le poste de correspondant de la Compagnie des Indes au Caire : poste qui ne se fût guère justifié, si l'Égypte avait dû être coupée de toute relation avec l'Inde. Mais voici mieux : les beys du Caire venaient à peine de coopérer avec le pacha Ismaïl aux violences exercées contre le commerce anglais en 1779, que, comprenant leur faute contre leur propre intérêt, ils déposaient ce pacha pour avoir empêché, en 1780, les deux navires anglais venus à Kosseir de pousser jusqu'à Suez (2).

Tardif revirement. La ténacité, même anglaise, a des bornes. La rude leçon de 1779, quand elle fut connue dans l'Inde, fit plus que tous les ordres de Londres pour arrêter les initiatives.

Pour quelques années, le pavillon britannique, confiné dans le sud de la mer Rouge, au-dessous de Djeddah, disparaît du nord ; frégates, paquebots ni navires marchands anglais n'abordent plus à Suez ni à Kosseir. Tout trafic direct de

(1) F. O., Turkey, 1. Ainslie, 16 septembre 1780.
(2) *Ibid.*, 20 mars et 16 septembre 1780.

marchandises entre l'Inde britannique et l'Égypte est suspendu. Réduits à accomplir sur des bateaux indigènes la traversée entre Djeddah et Suez ou *vice versa*, les voyageurs, *globe-trotters*, courriers militaires ou colons, se font très rares.

Il en arrive un au Caire, en mai 1782 : un officier, Henry Rooke (1). Mais il ne vient pas de l'Inde. Embarqué en 1781 à Spithead sur une escadre envoyée dans l'océan Indien, Rooke a relâché avec elle à Madère, aux îles du cap Vert, où elle a été découverte et attaquée par Suffren, aux Comores, d'où elle a cinglé sans oser entreprendre contre la colonie hollandaise du Cap un coup de main déjoué par l'alarme que l'amiral français y a donnée, enfin dans la baie de Morebat, sur la côte méridionale de l'Arabie. Là, il a quitté l'escadre, qui poursuivait sa navigation vers Bombay, et pris passage sur un *boutre* pour Moka. Il n'y a, et pour cause, pas rencontré de navire anglais destiné à Suez. Force lui a été de gagner Hodeidah, puis Djeddah, par le même moyen que Moka. A Djeddah, il a trouvé en partance pour l'Égypte un échelon de la *flotte du café* ou « flotte de Suez ».

On appelait alors ainsi une flottille de cinquante à soixante unités, qui avait pour occupation de faire une fois l'an la traversée de Suez à Djeddah et retour, conduisant et ramenant les pèlerins qui préféraient le trajet par mer au voyage en caravane pour aller à la Mecque et en revenir, et rapportant à l'Égypte sa provision de café. La dimension des bateaux était variable et pouvait s'élever à 500 tonneaux ; mais tous étaient mal construits, bizarrement gréés et manœuvrés en dépit du bon sens : en sorte que ce mode de navigation, tout en étant préférable au simple *boutre*, laissait encore beaucoup à désirer. Les pèlerins, étendus pêle-mêle sur le pont, réduisaient les passagers à l'espace d'une cabine ou d'une maisonnette, divisée en petites cases individuelles. Ces piètres voi-

(1) *Travels to the coast of Arabia Felix and from thence by the Red Sea and Egypt to Europe*, by Henry Rooke, esq., late major of the 100th regiment of foot and lieutenant colonel by brevet in India, Livourne, 1 vol., 3e édit., 1788.

liers, naviguant de conserve par groupes d'une vingtaine, mettaient couramment quarante jours ou davantage à remonter la mer Rouge jusqu'à Suez, tant patrons et équipages étaient inexpérimentés et arriérés : dès que la brise soufflait tant soit peu fort, ils se hâtaient vers un mouillage et amenaient les voiles. Aussi est-ce avec soulagement que l'Européen, aventuré dans cette galère, voyait surgir de l'horizon les contours du Djebel Attaka, qui lui annonçait Suez. Mais Suez, alors petite ville misérable et sale, où l'eau même devait être apportée de l'extérieur, ne lui inspirait pas l'envie de s'y arrêter longtemps : et il en échangeait volontiers le séjour contre l'ultime épreuve, celle de la caravane. Il y avait peu de risques de pillage à courir pour un *Franc* perdu dans une masse de *Hadjis*, de pieux pèlerins, dont les convois, formés chacun d'une cinquantaine d'hommes et d'une centaine de chameaux, se suivaient de peu, à cette époque de l'année, entre Suez et le Caire, et auraient permis de dire, comme dans l'opérette fameuse : « J'arrive du désert ; il y avait un monde ! » Le trajet se faisait généralement en trois jours, qui pouvaient être réduits à deux, si les animaux de bât étaient peu chargés. Les seuls désagréments en étaient la fatigue des longues étapes et des nuits sans gîte, et le balancement du palanquin, dont les deux sièges, véritables petits kiosques, se font contrepoids de part et d'autre du chameau. La piste se déroulait à travers des sables, suivant, sur une partie de son parcours, un *ouadi* resserré, où Rooke crut reconnaître « le lit du canal qui avait réuni la Méditerranée à la mer Rouge » (1). La monotonie d'un décor peu goûté des Occidentaux de ce temps et l'incommodité d'un mode de locomotion éprouvant, faisaient accueillir avec joie l'exclamation du chamelier ou du com-

(1) Il se trompait évidemment. Car la route constamment suivie par les pèlerins pour aller de Suez au Caire était orientée au nord-ouest à la sortie de Suez, ensuite à l'ouest, pour aboutir à peu près à Heliopolis, à quelques kilomètres au nord du Caire. Les vestiges de l'ancien canal, ou plutôt de l'un des anciens canaux dérivés du Nil, qui avaient existé sous les Pharaons et sous les Khalifes, se voyaient entre Suez et les lacs Amers, donc au plein nord de Suez, puis entre les lacs Amers et le lac Timsah, encore plus au nord, enfin entre le lac Timsah et Belbeis, au nord-est du Caire.

pagnon de route, qui, le bras tendu vers un ruban argenté courant entre deux bandes vertes, s'écriait : *Chouf Bahr el Nil!* (Regarde le Nil !) Bientôt après apparaissaient la citadelle du Caire, appuyée au flanc du Mokattam abrupt, et les centaines de minarets et de coupoles de la ville.

Baldwin, réduit à fuir l'Égypte trois ans auparavant, n'est plus là pour recevoir son compatriote Rooke. C'est Rosetti, son rival, le prétendu instigateur du pillage de la caravane, qui s'institue le mentor du voyageur anglais, commençant ainsi une évolution qui le conduira, à quelques années de distance, dans les intérêts de l'Angleterre : vrai caméléon politique, qui a servi tour à tour Ali bey, Mourad, Venise, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la France, Mehemet-Ali, et, sous tant de patronages successifs, ses intérêts personnels de négociant et d'homme d'affaires. La petite colonie *franque* du Caire, où les Anglais ne sont plus représentés, est encore sous l'impression vivace du tragique incident de 1779. Rooke en recueille le récit, qu'il publiera à peu près en même temps que Volney, Savary et James Capper (1) ; il note le texte du fameux firman de la Porte, qu'il reproduira aussi dans son livre. Il constate l'interruption de toute communication par l'Égypte entre l'Angleterre et l'Inde et, ne la regrettant pas pour le commerce, la déplore pour les correspondances : « Par suite, écrit-il, de la rapine et des extorsions pratiquées par ces potentats (les beys), et par suite d'un firman du grand seigneur, qui défend aux vaisseaux européens d'approcher du port de Suez, cette voie de communication entre l'Europe et l'Inde a été fermée depuis quelques années. C'est là une circonstance qui nous est extrêmement défavorable, car cette voie est de beaucoup la plus expéditive pour transmettre les renseignements, et, en s'y prenant comme il faut, on pourrait encore s'en servir pour cet usage. Quelques présents envoyés chaque année par la Compagnie des Indes aux beys du gouvernement assureraient la sécurité à ses employés, qui pour-

(1) Capper en 1785, Savary en 1786, Volney en 1787, Rooke en 1788.

raient passer en portant des dépêches. Et, quand vous saurez que la traversée de Londres à Madras a été effectuée en soixante-trois jours par voie de Suez, vous serez étonné que pareil avantage puisse être dédaigné, s'il est possible de l'obtenir. Ce n'est pas que je pense qu'il convienne d'en faire une route habituelle pour les passagers, ni d'autoriser à venir à Suez d'autres bateaux que de petits paquebots destinés au transport des dépêches. Car autrement la porte serait ouverte à un commerce de contrebande, qui serait très préjudiciable à celui de la Compagnie des Indes et aux revenus de notre gouvernement. »

Il ne vient pas à l'idée de Rooke que cette objection serait levée, si la Compagnie des Indes exploitait elle-même le trafic dont il redoutait pour elle la concurrence. Peu importe, d'ailleurs : c'est la navigation même, à quelle fin qu'elle réponde, transmission de dépêches ou transport de marchandises, qui est arrêtée par la barbare sanction donnée, en 1779, au *veto* de la Porte. Et le gouvernement anglais n'en a cure, encore que son indifférence ne soit pas partagée dans ses établissements de l'Inde.

Le service signalé que la voie de Suez lui a rendu au début de la guerre avec la France ne lui a inspiré pour elle, ni pour l'Égypte, aucun intérêt. Il songe moins que jamais à rétablir au Caire ou à Alexandrie consulat ni comptoir. Les risques de guerre enlèvent à cette mesure la seule utilité que, à la rigueur, il pourrait prendre en considération : l'utilité pratique. Les opérations navales des flottes et des corsaires français troublent déjà profondément le commerce anglais en Méditerranée et paralysent presque l'activité des Échelles existantes : l'heure n'est pas propice pour en créer une en Égypte. L'annonce d'un orage, qui s'amoncelle de nouveau sur l'Empire ottoman, laisse subsister en Angleterre ces dispositions négatives. La Russie vient, en mars 1779, d'extorquer à la Turquie, par intimidation, l'indépendance des Tartares de Crimée et du Kouban ; la cour de Versailles, pour épargner aux Turcs une nouvelle guerre désastreuse, a été

médiatrice de la convention qui enregistre cette capitulation sans combat (1). Cette alerte, qui redouble en France les alarmes pour l'Empire ottoman, n'émeut nullement les Anglais. Ainslie, qui s'en tient à des prévisions à brève échéance, pense que la convention turco-russe, coïncidant avec une révolution en Perse, rendra plus de liberté d'action à la Turquie et obligera donc les beys du Caire à plus de circonspection envers elle. Il s'en réjouit. Le retour de l'ordre par la restauration effective de l'autorité légitime : telle est, à ses yeux, la condition préalable d'une reprise des affaires avec l'Égypte. Dans l'insoumission turbulente des beys mameluks, il ne voit que l'occasion de risques pour un consul, de pertes pour un comptoir, et celle de louches entreprises, comme ce coupable commerce indo-égyptien, contre lequel sont ligués la Porte ottomane, l'ambassade d'Angleterre à Constantinople, le cabinet de Londres, la Compagnie du Levant et la Compagnie des Indes.

Des Anglais la main passe à d'autres.

(1) Convention d'Ainali-Cavac.

II

Tentative autrichienne. — Le baron d'Herbert, Rosetti et Antoun Cassis. — Y a-t-il eu un traité passé en 1784 entre des Anglais de l'Inde et un bey égyptien ?

Les Autrichiens sont les premiers à tenter de profiter de l'effacement momentané des Anglais. Une série d'indices concordants a bientôt fait d'en convaincre Ainslie. L'internonce impérial à Constantinople, baron d'Herbert, marche sur les traces de son prédécesseur, le célèbre Thugut, en faisant fortune grâce à des opérations commerciales. Il est intéressé dans les affaires d'un négociant anglais, Tooke, qui se livre au trafic des marchandises de l'Inde. Il est lié avec un marchand opérant aux Indes pour son compte, Smith, ainsi qu'avec tous les Arméniens, Grecs et juifs, qui s'occupent, à Constantinople, du même commerce. Ainslie le soupçonne aussi d'avoir été intéressé par Baldwin dans ses entreprises. Prêchant ainsi d'exemple, Herbert encourage sa cour a établir des consuls en Égypte, alors que les Français et les Vénitiens ont retiré les leurs du Caire. De tout cela, l'ambassadeur conclut que son collègue autrichien s'est associé avec des gens de toutes nationalités, pour former des plans de transactions illicites avec les établissement anglais des Indes (1).

Les efforts de l'internonce impérial ne tendent pas toutefois qu'à de lucratives spéculations personnelles : ils ont pour but de faire revivre le commerce par Suez au profit de l'Autriche. L'adhésion du gouvernement de Vienne aux vues

(1) F. O., Turkey, 3. Ainslie, 12 avril 1782.

de son agent ne tarde pas à apparaître. Le grand douanier d'Alexandrie, Antoun Cassis, reçoit de Constantinople un *bérat* qui le reconnaît comme protégé autrichien ; en conséquence, les beys du Caire le reconnaissent officiellement en cette qualité. Joseph II lui confère en même temps les titres de baron du Saint-Empire et de comte Palatin. Étrange destinée que celle de ce *rayah*, Égyptien de race copte, enrichi par ses exactions, et dont l'influence, à vendre au plus offrant, est achetée par Vienne en monnaie héraldique ! Titres, prérogatives et flatteries sont destinés à favoriser, grâce aux bons offices du comte Antoun Cassis, le commerce entre Trieste et les Indes (1). Le Vénitien Rosetti, qui finira sa carrière comme consul impérial en Égypte, est aussi de la combinaison : il est résolu à ranimer le trafic indo-égyptien sous le pavillon du Saint-Empire (2).

« Il est certain, conclut Ainslie (3), qu'un projet existe pour rouvrir la navigation entre l'Égypte et l'Inde sous le pavillon impérial. » De nouveaux indices ont transformé ses soupçons en certitude ! Le grand douanier du Caire s'est placé, comme celui d'Alexandrie, sous la protection du Saint-Empire ; nommé, en outre, consul impérial en Égypte, « il correspond, affirme Ainslie, directement avec l'empereur, sur cet important projet, formé pour la première fois par le fameux Baldwin et suivi, depuis deux ans, par l'internonce, qui y gagnera, bon an mal an, 5 000 livres. Un certain baron Weisenberg, grand prévost de Spire, vient d'être envoyé à Alexandrie. » Alarmé par ces intrigues, dont il signale la grave menace pour la Compagnie des Indes, l'ambassadeur d'Angleterre se demande si la Porte ne les encourage pas secrètement, hypothèse bien invraisemblable, étant donnée la défiance turque envers les beys d'Égypte. Il ne se demande pas si le meilleur moyen de prévenir une concurrence étrangère n'eût pas été, pour l'Angleterre, de chercher à sauve-

(1) F. O., Turkey, 3. Ainslie, 9 août 1782.
(2) *Ibid.* Lettre adressée de Smyrne à Ainslie, 3 août 1782.
(3) *Ibid.* Ainslie, 26 août 1782.

garder le monopole de fait, que les efforts de simples particuliers lui avaient procuré et dont elle-même avait fait si peu de cas.

Les conséquences de cet abandon suscitent déjà des regrets chez certains Anglais. L'un d'eux, un marchand, a été en Égypte, plein de l'idée de rouvrir le commerce britannique avec l'Inde par Suez. Il en a causé avec Rosetti, qui, bien entendu, a élevé toutes sortes d'objections. Dépité, mais non résigné, il a écrit à l'un de ses compatriotes de Smyrne, qui a communiqué sa lettre au consul général Hayes (1). Celui-ci, à son tour, saisit de la question l'ambassadeur à Constantinople : Rosetti et le grand douanier veulent se réserver le monopole du commerce de l'Inde par Suez ; une importante maison s'est fondée à Trieste pour l'exploiter ; plusieurs navires sont partis de Suez pour les Indes, d'où ils reviendront avec des cargaisons pour le même port ; « un homme puissant », M. Bolts (2), est dans l'affaire ; l'empereur, si désireux de développer le commerce de ses sujets, encourage l'entreprise. Adoptant l'avis du négociant anglais qui l'a mis au courant de cette situation, Hayes suggère de décider les beys, moyennant finances, à renverser les projets de Rosetti et du grand douanier. Moins de trois ans après s'être laissés forclore, les Anglais en sont donc réduits à chercher les moyens d'éliminer leurs successeurs.

Ils n'ont pas besoin de se mettre en frais pour se procurer cette satisfaction. L'Égypte, terre des surprises, la leur ménage d'elle-même. L'année suivante, Antoun Cassis, le grand douanier client de l'empereur, comte du Saint-Empire et protecteur de Rosetti, quitte inopinément Alexandrie, sous prétexte de visiter la Terre-Sainte. On supposa dès lors, et l'évé-

(1) F. O., Turkey, 4. Ainslie, 10 janvier 1783.

(2) Bolts, de Bombay, est signalé comme ayant envoyé un agent allemand, avec des dépêches pour Vienne, par un navire arrivé à Suez en février 1780 (voir ci-dessus). Un personnage de ce nom, Bolts, « alderman ou juge de la cour du maire de Calcutta », est l'auteur d'un *État civil, politique et commerçant du Bengale*, etc., etc., traduit en français par Demeurier (2 vol., la Haye, 1775). C'est un réquisitoire contre les privilèges et les abus de la Compagnie anglaise des Indes et un plaidoyer chaleureux pour la liberté du commerce.

nement justifia cette conjecture, qu'il s'était enfui à Trieste (1).

A peine les Autrichiens disparus avec lui de la scène, les Anglais y préparent-ils déjà leur rentrée? La question peut être posée. Il existe en effet dans les archives anglaises un document (2) qui paraît y avoir été versé avec les papiers de Warren Hastings. C'est le *Résumé d'un traité de commerce conclu avec Abdoohal bey le* 7 *mars* 1784. Les articles en sont les suivants : 1. Liberté du commerce entre l'Inde et l'Égypte. — 2. En cas de rupture, six mois de délai aux négociants pour se retirer, avec pleine liberté de vendre ou d'emporter leurs marchandises pendant ce temps. — 3. Pleine liberté de part et d'autre d'aller, venir et résider en tous lieux. — 4. Liberté aux capitaines des navires d'aller où bon leur semblera, de louer des maisons et entrepôts ; pas d'impôt à payer sur leurs navires ni cargaisons, autres que ceux stipulés plus loin ; faculté de transporter leurs marchandises où ils voudront, à condition d'acquitter les droits. — 5. Les Anglais ne pourront être arrêtés pour d'autres motifs qu'un motif judiciaire et ne seront justiciables que du chef de la justice au Caire. — 6. Ils pourront faire gérer leurs affaires par tels agents et employer tels ouvriers qu'ils voudront, sous condition de réciprocité pour les musulmans aux Indes. — 7. Leurs successions devront être transmises à leurs héritiers, sans vexation. — 8. Les navires ne pourront pas être obligés à décharger dans un port et pourront toujours recharger sans droits. — 9. Droit de 6 1/2 pour 100 sur les marchandises du Bengale et de Madras, de 8 pour 100 sur celles de Surate et de Bombay ; pas de droit sur celles d'Égypte. — 10. Les capitaines, à leur arrivée, enverront leurs passeports et manifestes au bey. — 11. Le marché sera le Caire. Transport des marchandises de Suez au Caire aux risques du bey. Mêmes conditions si les navires doivent aborder et décharger à Tor.

(1) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 10 février 1784.
(2) British Museum. Add. Mss. 29201, f° 13. « Extract of a treaty of commerce concluded with Abdoohal Beig the 7th of March 1784. »

— 12. Les ballots ne seront pas ouverts avant le Caire et seront apportés immédiatement à la maison des marchands anglais. — 13. Les marchandises ne paieront les droits qu'après leur vente. — 14. Les navires ne seront pas visités par les officiers des douanes ni par les inspecteurs et paieront seulement 50 pataques de droit d'ancrage au gouvernement de Suez et quelques petites sommes aux Arabes. — 15. Un léger manquement au traité n'en provoquera pas la dénonciation. — 16. Les présents sont facultatifs et ne sont pas incorporés aux taxes de douane.

Ces clauses sont identiques à celles du traité conclu en 1775 par John Shaw, au nom de Warren Hasting, avec Mohammed-Abou-Dahab. S'agit-il d'un renouvellement de cette convention? S'agit-il d'une erreur de date — 1784 pour 1775 — sur un résumé du même acte? La seconde hypothèse est la plus vraisemblable. Car le nom d' « Abdoohal » ne se rapporte à aucun bey connu en 1784, tandis que ce peut être la déformation du nom d'Abou-Dahab. En outre, il serait singulier que le traité de 1775 eût été renouvelé, en 1784, le même jour du même mois où il avait été conclu : le 7 mars. Enfin, aucune trace ne s'est conservée de la négociation qui aurait, forcément, précédé un nouvel accord entre le gouverneur du Bengale et les beys du Caire. Tout fait donc supposer que Warren Hastings, dont la situation commençait d'ailleurs à être fortement ébranlée, — il fut rappelé l'année suivante, — s'est résigné, lui aussi, à abandonner la partie.

Le champ étant libre, la France va en profiter.

III

Manifestations de l'intérêt français pour l'Égypte depuis 1780. — Circonstances suscitant cet intérêt. — Mémoires adressés aux ministres de Louis XVI. — Conseils de Saint-Priest. — Plan commercial et maritime du maréchal de Castries. — Mission de Bonneval. — Choiseul-Gouffier ambassadeur à Constantinople. — Mission de La Privalaye. — Mission de Truguet. — Charles Magallon. — Traités conclus par Truguet (1785).

Attentivement suivies par les agents français en Orient, — connues donc de leur gouvernement, — les tentatives anglaises qui se sont succédé depuis 1773, et les relations maritimes entretenues, de 1775 à 1780, entre l'Égypte et les établissements anglais de l'Inde, n'ont pas amené la France à en faire autant.

La campagne de suggestions, de mémoires, de projets (1), qui s'est poursuivie, depuis 1770, auprès de la cour de Versailles, en faveur de la conquête de l'Égypte et de la communication avec l'Inde par Suez, n'a pu la déterminer à autre chose qu'à se renseigner et qu'à faire étudier la question. Les instances presque ininterrompues de Saint-Priest, pendant son ambassade à Constantinople ; les missions de Grandmaison et de Montigny en Égypte, mer Rouge et Inde ; les conseils du baron de Tott et de Saint-Didier ; l'enquête secrète de Tott et de La Laune, n'ont été suivis d'aucune mesure d'exécution ni de préparation. On ne peut en effet considérer comme telle l'envoi aux Indes par la mer Rouge, en 1782,

(1) Pour cette partie du présent ouvrage, nous renvoyons le lecteur à nos articles de *la Revue historique*, 1906, t. LXII, sur « la Politique française en Égypte à la fin du dix-huitième siècle », à notre volume *les Origines de l'expédition d'Egypte* et à l'*op. cit.* de M. Paul Masson, dix-huitième siècle, chap. XVI.

d'un émissaire chargé de porter la nouvelle des préliminaires de la paix franco-anglaise : un marchand nommé Froment, qui, au début de la guerre, s'était rendu de Pondichéry en France par la même voie.

L'abstention officielle — due principalement à l'incompatibilité d'une action directe en Égypte, surtout d'une conquête de ce pays, avec la politique orientale du ministre Vergennes — n'a cependant pas fait taire les partisans d'une initiative tendant à assurer à la France, soit la possession de l'Égypte, soit l'exploitation du commerce de l'Inde par Suez, soit l'une et l'autre. Bien au contraire, leurs suggestions se multiplient et se font plus pressantes, stimulées, tantôt par l'exemple des Anglais, tantôt par les tentatives autrichiennes, tantôt et surtout par les dangers qui paraissent menacer l'existence même de l'Empire ottoman. Car les crises, en Orient, succèdent aux crises. Comme la paix de Kainardji, la convention d'Ainali-Cavac (1) n'a procuré à la Turquie qu'un court répit. L'indépendance de la Crimée et du Kouban n'a pas satisfait la Russie, qui prétend s'en emparer. L'Autriche n'attend que de voir la guerre éclater pour mettre la main sur la Moldavie et la Valachie, après la Bukovine. Une nouvelle guerre turco-russe, qui eût été fatale à l'Empire ottoman, n'est évitée, en 1784, qu'au prix d'une convention qui adjuge, sans combat, à l'impératrice Catherine les provinces exigées par elle.

Dans des conjonctures aussi propres à répandre l'alarme et à donner l'essor aux imaginations, avis, conseils et plans d'action parviennent de toutes parts aux deux ministres du roi Louis XVI, qui ont voix au chapitre : celui de la Marine, Sartine, et ensuite le maréchal de Castries ; celui des Affaires étrangères, Vergennes. Mémoires secrets, notes et lettres confidentielles émanent tantôt de personnages qui se sont déjà fait ou se feront connaître, tantôt d'agents en service versés dans la politique orientale, tantôt d'inconnus

(1) Voyez p. 155.

dont le nom, ou bien ne nous renseigne plus sur leur personnalité oubliée, ou bien ne s'est même pas conservé sur les documents. On y trouve de tout, et parfois confondu dans la même œuvre : du pratique et de l'impratique, des vues justes et des vues saugrenues ; mais l'élément sérieux l'emporte, dans l'ensemble, de beaucoup sur l'autre.

En 1780, un anonyme (1) traduit de l'anglais et remet au ministre de la Marine des « observations sur la possibilité et l'utilité d'établir une correspondance par terre avec l'Inde par la voie de Suez » (2). Venture de Paradis, l'orientaliste fameux, drogman du consulat général de France en Égypte, qui a accompagné le baron de Tott dans son inspection de 1777-78 et qui accompagnera Bonaparte dans son expédition de 1798, rédige des notes (3) à l'usage de l'abbé Raynal, qui publie, sous son nom, la deuxième édition de son célèbre ouvrage, paru sans nom d'auteur en 1770 : l'*Histoire philosophique et politique des établissements des Européens dans les deux Indes*. Le marquis Descorches de Sainte-Croix, qui, sous le nom de citoyen Marie Descorches, sera, dix ans plus tard, ministre plénipotentiaire de la Convention à Constantinople, revient de passer quelques mois auprès de Saint-Priest, par qui il a sans doute connu les manœuvres de la diplomatie autrichienne, les intrigues de l'internonce Herbert avec Rosetti et Antoun Cassis, signalées aussi par Ainslie à Londres. Il remet à Vergennes un mémoire, où il montre le Saint-Empire passant de la basse vallée du Danube dans celle du Nil, et ramenant en Égypte le commerce des Indes orientales. « Jamais, conclut-il (4), la liberté de l'Europe n'a

(1) Par anonymes, j'entends des auteurs qui sont anonymes pour nous, leur nom s'étant perdu, mais qui n'étaient évidemment pas anonymes pour les ministres à qui ils ont remis leurs documents.

(2) Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 100. Nous ne répéterons pas les références relatives aux mémoires énumérés ci-dessous, parce qu'elles sont indiquées dans notre ouvrage cité.

(3) Cf. Paul MASSON, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 574. Les notes de Venture de Paradis sont conservées à la Bibliothèque nationale parmi les manuscrits français, nouvelles acquisitions, 9135.

(4) Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 102.

été menacée par la puissance de Charles-Quint comme elle le serait alors. » Il se rencontre, sans qu'il s'en doute, avec un anonyme qui, vers la même époque, craint qu'un émule quelconque d'Ali bey traite avec la cour de Vienne, livre à celle-ci « les portes de l'Asie » et fasse de Trieste « la métropole du commerce de l'Inde » (1).

En 1781, l'auteur anonyme d'un « mémoire sur le consulat général de France à Bagdad » (2) voit la France combiner ses efforts avec ceux de la Perse pour renverser l'Empire ottoman, établir sa domination sur la Syrie et la Palestine, menacer de là la suprématie anglaise dans l'Inde et émanciper la Basse-Égypte sous la souveraineté du pacha du Caire, comme l'est déjà la Haute-Égypte sous celle du cheikh Haman. La même année, Saint-Priest écrit de Constantinople (3) : « S'il était trop tard pour porter de l'aide aux Turcs avant que les Russes arrivent à Constantinople, le seul parti à prendre, à mon sens, serait *d'occuper* l'Égypte. J'emploie ce terme (*occuper*) parce qu'on ne peut attendre de la résistance de cinq ou six mille mameluks, qui n'ont jamais vu le feu et n'ont pas une pièce de canon. »

En 1782, un certain baron de Waldner, dont l'esprit paraît avoir été plus fertile que pratique, développe en huit cahiers toutes les conditions diplomatiques, militaires et commerciales d'un gigantesque et chimérique dessein, consistant à associer la France, la Hollande et la République de Venise dans une expédition contre l'isthme de Suez et l'Arabie entreprise avec l'aveu de la Turquie, pour exclure l'Angleterre du commerce de l'Inde et creuser un canal de Suez à Gaza (4).

En 1783, Saint-Priest, voyant s'amonceler en Russie et en Autriche un nouvel orage prêt à fondre sur les Turcs, se lamente sur l'accueil négatif fait à ses suggestions précé-

(1) Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 103.

(2) Cf. *Ibid.*, p. 104.

(3) Cité par Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 574. La lettre est conservée aux Archives nationales, Marine, B[7] 440.

(4) Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 105-106-107.

dentes : « Ah ! monsieur, écrit-il (1) à Vergennes, le mémoire que j'eus l'honneur de vous remettre en 1777, à votre demande, sur mon aperçu de l'état des affaires de Turquie, ne présentait pas des idées ni prématurées, ni gigantesques, comme il me parut qu'en avait jugé feu M. le comte de Maurepas. Aujourd'hui, l'empereur a changé de système, nous sommes impréparés et dans la crise. Mais à quoi servent les regrets? » Quelques mois après, l'ambassadeur de France à Constantinople renouvelle (2) une dernière fois le vœu « que le conseil du roi arrête à l'avance, sur l'hypothèse de la chute de cet empire (l'empire ottoman), un plan qui puisse ménager à la France les mêmes avantages que l'existence ottomane lui procure, ou du moins un équivalent. » Cet équivalent il l'a, depuis six ans, désigné dans l'Égypte. La même année vient à la rescousse un anonyme (3), qui conseille, lui aussi, au gouvernement français de se nantir en Égypte, trace tout un plan de conquête et de défense, proposant de faire concourir à la défense du pays conquis le canal qui unirait la mer Rouge à la Méditerranée. « L'Égypte est à notre porte, s'écrie-t-il ; l'Égypte n'est plus aux Turcs ; le pacha n'y est rien ; elle n'appartient à personne. » A ces exhortations fait écho la voix d'un adversaire (4) de « la triste conquête de l'Égypte et du royaume de Candie », projet qu'il qualifie de « peu réfléchi, mal combiné et autant au-dessous de la majesté du roi, que destructif de la population de son royaume ». Parmi les opposants à la même politique se classe aussi le futur conventionnel Carra (5), qui propose de chercher dans les Pays-Bas autrichiens la compensation de la France aux agrandissements que l'Autriche et la Russie se seraient adjugés aux dépens de la Turquie.

(1) Le 7 juillet 1783. Arch. Aff. étr. Turquie, vol. 168.
(2) Le 2 novembre 1783. Arch. Aff. étr. Turquie, vol. 169.
(3) Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 113-114.
(4) Cf. *Ibid.*, p. 116.
(5) Dans un « essai politique sur le partage de la Turquie d'Europe », composé en 1777, remanié et réédité en 1783. Cf. *Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IV, p. 117.

D'autres, au même moment, portent leurs vues sur la Crète, Chypres ou Rhodes, justifiant à leur insu des soupçons que l'ambassadeur anglais Murray et la Porte ottomane avaient conçus dix ans plutôt (1). Un étranger qui, d'après son nom, semble être un Moldo-Valaque, Alexandre Andronic Ghika (2), conseille au maréchal de Castries, ministre de la Marine, d'adjuger à la France les trois grandes îles de l'Archipel, sans préjudice de quelques autres. Le duc de Montmorency-Luxembourg négocie avec la Porte, par l'intermédiaire d'un émissaire, La Chalousière (3), la levée d'une légion chrétienne qui, commandée par lui et établie en Crète, interdirait à toute puissance européenne l'accès des îles turques. Le prince de Nassau, se proposant de partir pour la Turquie, se laisse couronner d'avance prince de Candie.

Il n'est pas jusqu'à un collaborateur direct de Vergennes, Gérard de Rayneval, qui n'admette de rompre, dans certaines circonstances, avec la politique orientale essentiellement conservatrice que suit son chef. Dans un mémoire de juin 1783, qui a chance de traduire ses conceptions personnelles, il examine successivement plusieurs hypothèses et penche ouvertement pour une politique consistant, en cas de guerre victorieuse des Austro-Russes contre la Turquie, à s'associer aux deux cours impériales, en se faisant attribuer, pour prix du concours français, les Pays-Bas, Luxembourg compris, l'Égypte et Candie. Il ne se dissimule pas que ces acquisitions entraîneront une guerre avec l'Angleterre : mais il la croit inévitable en tous les cas. Toutefois, dans un second mémoire, lu par Vergennes au conseil du roi, Rayneval — sans doute invité par son chef à reviser les données et les conclusions du premier — limite son hypothèse à la mainmise de l'Autriche sur la Moldavie et la Valachie et borne alors aux Pays-Bas autrichiens la compensation prévue pour la France (4).

(1) Voyez p. 24-25.
(2) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 115.
(3) *Ibid.*, p. 116.
(4) *Ibid.*, p. 120-123.

La même année, le comte de Choiseul-Gouffier (1), candidat à la succession de Saint-Priest à Constantinople, justifie sa candidature en exécutant quelques variations sur le thème à la mode : l'invasion de l'Empire ottoman par les armées austro-russes. Le consul général de France à Alexandrie, Mure, adresse à Saint-Priest un des mémoires les plus substantiels et les plus remarquables dont l'Égypte et le projet de la conquérir aient encore fait l'objet. « En réfléchissant, écrit-il (2), sur les moyens de contrebalancer les avantages que les puissances voisines de la Turquie peuvent se promettre d'un démembrement de cet empire, on n'en voit pas de plus efficace et de moins dispendieux que de s'emparer de l'Égypte aussitôt qu'elles entreront sur le territoire ottoman. » « Il est hors de doute, dit-il encore, que le commerce des Indes peut se faire comme autrefois par l'Égypte, avec un avantage marqué sur les nations qui continueront à se servir de la voie du cap de Bonne-Espérance. » Le mémoire de Mure sera, quinze ans après, au nombre des pièces réunies en dossier au dépôt d'archives de la Guerre, pour être consultées par Bonaparte : il en était digne.

En 1784, à son retour de Constantinople, Saint-Priest dédie et présente au roi Louis XVI une série de mémoires (3), dans lesquels il raconte sa mission, expose les intérêts de la France en Orient et formule ses conclusions. Et voici le suprême avis qu'il donne à son souverain : « L'Égypte seule peut surpasser en revenus la dépense qu'elle occasionnerait, remplacer dans un climat sain les riches productions des colonies dévorantes de l'Amérique et offrir à la politique de Votre Majesté un moyen de prépondérance dans tout l'hémisphère. »

Après avoir retracé, dans l'un de ses mémoires, les négociations de ses prédécesseurs pour ouvrir Suez et la mer

(1) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 112.
(2) *Ibid.*, p. 126-133.
(3) Arch. Aff. étr., Mémoires et documents. Turquie, 17, 15. Correspondance de Turquie, vol. 171. Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 125-126.

Rouge au pavillon français, Saint-Priest a écrit : « Quant à la navigation de la mer Rouge, que le grand Colbert avait à cœur de procurer à la France, Votre Majesté ne doit pas s'attendre que la Porte, qui l'a constamment refusée à Louis XIV, se prête à la lui accorder. » Mais, à la suite de cet avertissement, d'une méritoire franchise, l'ancien ambassadeur a ajouté : « Au reste, Votre Majesté peut aisément se passer du consentement des ministres ottomans. La station d'une ou deux frégates françaises dans la mer Rouge y assurerait son pavillon et le rendrait maître de ce riche commerce. » En réalité, ces mesures de protection navale ne suffisaient pas ; il fallait aussi — et c'était sous-entendu dans l'exposé de Saint-Priest — des garanties pour le transit des marchandises à travers l'Égypte : donc une entente avec les beys.

C'est précisément là le dessein commercial et maritime que le ministre de la Marine, maréchal de Castries, avait dès lors résolu de détacher des complexes projets de conquête militaire et d'exploitation coloniale de l'Égypte, auxquels la politique de Vergennes mettait obstacle, et de poursuivre séparément. La fin reste la même qu'aux temps de Colbert, de Seignelay et de Pontchartrain : la communication avec l'Inde par Suez ; le moyen, le même auquel les Anglais ont recouru en 1773 et 1775 : l'entente directe avec les beys du Caire. Dès juillet 1783, envoyant quelques officiers de marine en Orient pour reconnaître « l'état de défense et les moyens d'attaque » des îles et côtes ottomanes, le maréchal de Castries a chargé l'un d'eux, le comte de Bonneval, d'aller en Égypte et de procéder à une enquête sur les relations commerciales de Suez avec l'Inde. Après avoir reproduit presque textuellement les indications sur le commerce indo-égyptien, contenues dans une note demandée, la même année, par le ministre à l'un de ses commis, les instructions de Bonneval (1) lui ont prescrit de « prendre du sieur Mure, consul à Alexan-

(1) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 144, et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 575.

drie, tous les éclaircissements relatifs à une exploitation si désirable », de se rendre au Caire, et, s'il le pouvait, à Suez. Bonneval n'ayant pu, pour des raisons qu'on ignore, s'acquitter de cette partie de ses instructions, celles qui ont été données, le 9 mai 1784, par Vergennes à Choiseul-Gouffier (1), partant en ambassade pour Constantinople, ont tenu compte du dessein maritime et commercial formé par le maréchal de Castries. Elles ont attiré spécialement son attention sur les voies de pénétration dans l'Inde par la Turquie, sous le double rapport des correspondances et du commerce, et l'ont invité à fournir « un tableau de comparaison des deux voyages » par Suez et par Bassorah, en laissant percer une préférence pour le premier, par lequel « on a calculé qu'avec toutes les chances heureuses un messager peut arriver de Marseille à Bombay en quarante-huit jours ». Elles lui ont demandé de fournir des cartes exactes de la mer Rouge, de ses côtes et des points principaux de l'Égypte. Ces instructions impliquent le consentement de Vergennes au projet de son collègue de la Marine : consentement sans lequel on ne s'expliquerait pas d'ailleurs que Choiseul-Gouffier eût pris en main la haute direction de la campagne diplomatique à engager en Égypte, ni qu'il y eût employé des officiers de marine à sa disposition directe.

A peine est-il arrivé à Constantinople, le 10 décembre 1784, que Choiseul-Gouffier confie à un lieutenant de vaisseau, La Prévalaye (2), commandant la corvette la *Poulette*, une mission analogue à celle que Bonneval n'a pu remplir : mission préparatoire, préliminaire, qui n'a pas encore pour objet de passer une convention, mais de tâter le terrain et de recueillir des renseignements, de s'insinuer dans la confiance des beys et du grand douanier, de chercher à connaître les

(1) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 144-45, et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 576.

(2) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 147 et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 577. Voyez aussi, de même que pour toute cette période, le très intéressant ouvrage de Léonce Pingaud, *Choiseul-Gouffier, la France en Orient sous Louis XVI*, Paris, 1887, in-8°.

droits qui seraient, le cas échéant, perçus à Djeddah, à Suez, au Caire. Toutes les indications nécessaires sont fournies à La Prévalaye sur l'objet de sa mission et sur les moyens propres à en assurer le succès. Pourquoi, comme Bonneval, n'a-t-il pas pu s'en acquitter? La raison n'en apparaît pas clairement ; pas plus que n'apparaît la manière dont cette mission devait se coordonner avec celle que Choiseul-Gouffier a confiée, très peu de temps après, à un autre officier de marine, le chevalier de Truguet (1), commandant le brick tenu à la disposition de l'ambassadeur.

Débarqué à Alexandrie à la fin de 1784, Truguet, à qui les plus extrêmes précautions ont été recommandées, s'est rendu au Caire sous un déguisement. Là, il s'est mis entre les mains d'un marchand marseillais, Charles Magallon, à qui ses instructions, comme auparavant celles de La Prévalaye, lui prescrivaient de s'adresser. Simple négociant, mais depuis longtemps établi en Égypte et associé d'une des principales maisons de Marseille, Charles Magallon (2) avait acquis au Caire, par son intelligence, sa probité, son expérience des affaires et du pays, une influence considérable. Par mesure d'exception, il avait été autorisé à prolonger son séjour au delà du temps fixé par les règlements français, et cela pour étendre le débit des soieries lyonnaises. En 1784, il avait voulu rentrer dans sa patrie, après fortune faite : Choiseul-Gouffier lui avait demandé de rester, précisément pour aider Truguet dans sa négociation. Le rôle important qu'il a joué dans les relations, non seulement commerciales, mais politiques, de la France avec l'Égypte, fait de lui une figure aussi intéressante qu'originale. Tant que l'Échelle française est restée fixée à Alexandrie, de 1777 à 1793, c'est lui qui a fait, au Caire, office de consul de France ; quand elle sera rétablie au Caire, c'est lui qui sera choisi comme consul général. Ses

(1) Plus tard vice-amiral, ministre de la Marine, ambassadeur en Espagne.

(2) Au sujet de Magallon, cf. Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 310-312, 577-581, 583-584, 587, 589, et *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. V à X *passim*.

rapports, son action personnelle pendant divers séjours à Paris contribueront efficacement à orienter les esprits vers l'occupation de l'Égypte. L'un de ses mémoires (1), antérieur de quelques mois seulement au départ de l'expédition, aura l'honneur de passer en partie sous la plume de Talleyrand, entreprenant d'y rallier le Directoire exécutif (2). La carrière de Magallon offre des analogies avec celle de Baldwin, à un moindre degré avec celle de Rosetti : tous trois sont des marchands, que leur esprit d'entreprise et leurs talents ont haussé jusqu'à un rôle politique. Le Français apparaît toutefois bien supérieur à l'Anglais et au Vénitien par la droiture du caractère, l'unité de la vie, la pureté du patriotisme, la rectitude de la conduite : en lui il n'y a rien, ni de l'aventurier, ni de l'intrigant.

Au service de Truguet, Magallon met l'influence que lui donnent vingt-deux ans (3) de séjour au Caire, une position hors de pair et le crédit de sa femme auprès de la principale femme de Mourad bey, qui partageait alors avec Ibrahim bey le gouvernement de l'Égypte. Mme Magallon était la veuve d'un négociant vénitien, Bernardi, qui avait fondé un comptoir dans la Haute-Égypte, où les beys se réfugiaient souvent, quand éclatait contre eux quelque révolution. Elle pénétrait librement dans les harems des mameluks, pour offrir ses soieries à leurs femmes, qui la connaissaient de longue date et avaient de la considération pour elle ; et, quand ses visites l'amenaient dans le harem d'un bey haut placé, elle savait faire en sorte de mettre la ou les hôtesses dans ses intérêts. Quelques concessions à la coquetterie de ses clientes, quelques présents à leur seigneur et maître, « l'envoi, comme dit Magallon, de petites bagatelles que nous savons leur faire plaisir », assuraient au ménage de marchands une ou plu-

(1) Du 9 février 1798. Celui de Talleyrand au Directoire est du 14 février 1798 et Magallon était alors à Paris. Pour le rôle de Magallon à ce moment, cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. x.

(2) Magallon a accompagné Bonaparte en Égypte.

(3) En 1798, Talleyrand, dans son rapport au Directoire, dira que Magallon a trente-six ans de séjour au Caire.

sieurs alliées dans la place et l'amitié intéressée du puissant personnage. C'est grâce aux services de ces précieux auxiliaires, Magallon et sa femme, que Truguet réussit au delà de toute espérance, en très peu de temps et à très peu de frais.

Le 10 janvier 1785 interviennent trois traités. Le premier, entre Truguet et Mourad bey, qualifié de « prince du pavillon et ancien prince de la caravane » (1), garantit aux négociants français accueil et protection à leur passage par l'Égypte, à l'aller comme au retour ; fixe les droits à percevoir sur les marchandises de l'Inde à 2 pour 100 au profit du pacha, 4 pour 100 à celui du bey régnant, et seulement 3 pour 100 en tout quand elles seront à destination de la France ; stipule enfin l'engagement des beys de pourvoir avec toute la rapidité et la sécurité possibles au transport des cargaisons de Suez au Caire. Cet acte devait être contresigné par Ibrahim bey (2) et le fut effectivement à peu de temps de là. Le second traité est conclu entre Truguet et le grand douanier Youssouf Cassab, qui, en « protecteur, surintendant et bon conseiller » des négociants français, s'engage à ne pas élever le taux des droits et reçoit en échange un demi pour 100 sur les marchandises débarquées à Suez. Le troisième est signé par Truguet avec un cheikh arabe, El-Hadj-Naser-Chedid, qui, moyennant une somme fixe pour chaque charge de chameau, prend à son compte le salaire de l'escorte des caravanes entre Suez et le Caire, les péages à acquitter aux tribus du désert et la responsabilité personnelle de tout accident fâcheux (3).

(1) Nous ne savons pas à quel titre arabe ou turc correspond cette traduction « prince du pavillon ». Par contre, « prince de la caravane » correspond à « Emir-el-Hadj », Emir de la caravane sacrée qui se rend une fois par an du Caire à la Mecque et retour. En réalité, Mourad bey était cheikh-el-beled du Caire, c'est-à-dire bey-commandant ; et ces fonctions étaient la base de son pouvoir.

(2) Bey commandant du Saïd ou Haute-Égypte.

(3) Ces trois traités sont conservés dans les Archives des Affaires étrangères, correspondance de Constantinople, 1785. Ils sont publiés par le baron de Testa dans le recueil des traités de la Porte ottomane. On trouve des extraits des deux premiers aux annexes 6 et 7 de l'ouvrage de J. Charles-Roux, *l'Isthme et le canal de Suez*, t. I.

CHAPITRE IX

SIR R. AINSLIE ET LE COMTE DE CHOISEUL-GOUFFIER
L'EXPÉDITION DU CAPITAN PACHA

I

Ainslie en garde contre une tentative de la France pour se faire ouvrir la mer Rouge. — Il apprend une partie de la vérité. — Sa réclamation auprès de la Porte. — Il donne l'alarme à Londres. — Vains efforts de Choiseul-Gouffier pour faire approuver par la Porte les traités de Truguet. — Ainslie demeure alarmé.

Ce grand succès diplomatique n'a pas été longtemps ignoré de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople. Prévenu comme il l'était contre les visées de la France sur le commerce de l'Inde par Suez, au point d'avoir attribué à Saint-Priest des démarches purement imaginaires, Ainslie a été vite mis en garde par les mouvements de bâtiments de guerre, qui ont précédé la rapide négociation de Truguet. Averti par son consul général à Smyrne de l'arrivée du comte de Bonneval, sur la frégate la *Badine*, pour inspecter l'état du commerce, il en a aussitôt avisé Londres (1). Quelques semaines après, le bruit de pourparlers engagés à Constantinople par la France et par l'empereur, pour obtenir le bénéfice des privilèges accordés aux Russes en mer Noire, lui a immédiatement fait soupçonner des vues inavouées sur l'ouverture de

(1) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 24 janvier 1784.

la mer Rouge : « J'ai des raisons de penser, écrit-il (1), que la grande vue est d'ouvrir le commerce avec l'Inde par la mer Rouge, qui, s'il prend jamais corps, détruira infailliblement notre Compagnie des Indes. » Et Ainslie de demander des instructions. Elles lui sont, cette fois, envoyées sans délai (2). Le gouvernement anglais approuve qu'il fasse étendre à l'Angleterre le bénéfice de toute concession qui serait faite au commerce de la France et de l'Autriche en mer Noire et en mer Rouge. En ce qui concerne le commerce de la mer Rouge, le secrétaire d'État consultera, sur leurs intérêts respectifs, la Compagnie des Indes et la Compagnie du Levant. Cette réponse est conforme à un principe de politique britannique défini, dix ans auparavant, d'une manière frappante, dans cette déclaration, extraite d'une lettre du secrétaire d'État Rochford à l'ambassadeur Murray (3) : « L'Angleterre ne souffrira pas qu'un nouvel avantage quelconque soit accordé en Turquie aux Français à l'exclusion des Anglais. »

Ainslie a recueilli ensuite et transmis à Londres les bruits en circulation sur une cession de la Crète à la France. Il a rendu compte de la croisière de Bonneval, qui a relevé de-ci de-là des plans de fortifications, du projet de Montmorency-Luxembourg, des négociations de La Chalousière, du voyage de Nassau (4). Tant d'activité convergeant vers l'Archipel l'a amené à considérer comme plausible une occupation française de la Crète, de l'aveu de la Porte, en coïncidence avec une tentative turque pour ressaisir la Crimée. Cette hypothèse a détourné un instant ses préoccupations de l'Inde. « Cela me paraît, écrit-il (5), plus raisonnable que d'imaginer la probabilité ou l'intention d'un envoi de troupes aux Indes par un itinéraire presque impraticable et, à tout le moins, lent et dispendieux, à travers les déserts d'Arabie et d'Égypte. »

(1) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 10 février 1784.
(2) *Ibid.*, 5. Ainslie, 2 avril 1784.
(3) *Ibid.*, 50. Rochford à Murray, 30 septembre 1774.
(4) *Ibid.*, 5. Ainslie, avril à juin 1784.
(5) *Ibid.*, 5. Ainslie, 25 juin 1784.

C'est pourtant sur l'Inde, et pour un motif moins invraisemblable, que les préoccupations d'Ainslie ont été presque aussitôt ramenées. Il a appris (1) qu'au commencement de juin 1784 l'ambassadeur de France avait sollicité, pour un nombre limité de navires, la permission de naviguer en mer Rouge sous pavillon français, dans le seul dessein d'exploiter le commerce des Indes et sous telle restriction qui paraîtrait nécessaire au gouvernement ottoman. Cette concession avait été réclamée comme un équivalent de la faveur autrefois accordée aux Anglais et comme un droit anciennement établi. La proposition, traitée, dit Ainslie, en grand mystère, avait été complètement rejetée. Elle ne semble pas, en réalité, avoir été formulée à ce moment-là, En juin 1784, Choiseul-Gouffier n'était pas encore arrivé à Constantinople (2); Saint-Priest se savait déjà remplacé : il est bien peu probable qu'il ait, à la veille de quitter son poste, fait la démarche qu'Ainslie lui prête et dont lui-même n'a pas rendu compte à Versailles.

A peu de temps de là, Ainslie a été informé du prochain départ de la corvette la *Poulette*, sous le commandement de La Prévalaye, pour la côte de Syrie et l'Égypte (3). Il l'a signalé à Londres sans commentaire, mais de nouveau signalé quand la corvette a fait voile pour sa croisière (4). Quinze jours après, le départ inattendu, dont il a ignoré la raison, du brick de Truguet, jusqu'alors demeuré à la disposition de Choiseul-Gouffier, l'a justement intrigué (5). Exactement trois mois plus tard, le retour à Constantinople de Truguet, arrivant d'Alexandrie, l'a également mis sur ses gardes : mais, à la réflexion, il a pensé que le brick avait dû aller en France

(1) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 10 juillet 1784.
(2) Il y est arrivé le 23 septembre 1784.
(3) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 9 octobre 1784.
(4) *Ibid.*, 10 novembre 1784.
(5) F. O., Turkey, 5. Ainslie, 25 novembre 1784. Il est à remarquer que Ainslie signale le départ du brick de Truguet le 25 novembre, tandis que les instructions de Choiseul-Gouffier à Truguet sont datées du 10 décembre. Il est probable qu'elles ont reçu la date du courrier dans lequel Choiseul-Gouffier les a communiquées à Versailles.

et, de là, en Égypte avec des passagers à destination de l'Inde (1). Il n'a pas tardé à être détrompé.

Au début de mars 1785, des lettres d'Égypte, qu'il communique *in-extenso* à sa cour, apprennent à Ainslie la vérité (2), ou au moins une partie de la vérité. Son correspondant d'Alexandrie se trompe toutefois et le trompe, en annonçant que Truguet s'est prévalu auprès des autorités égyptiennes d'une décision de la Porte, accordant à la France le droit de commercer par le port de Suez. Aussitôt Ainslie envoie son drogman à la Porte demander s'il est vrai qu'elle ait cédé aux Français le privilège de la navigation au-dessus de Moka et Djeddah, c'est-à-dire au delà des limites fixées par le commandement de 1779 à tous les pavillons chrétiens. Le drogman ajoute que, l'Angleterre ayant, par amitié pour la Turquie, suspendu une navigation si importante pour les Indes, l'ambassadeur se plaisait à espérer que la Porte n'avait adopté aucune résolution nouvelle, sans s'être concertée avec lui. En réponse à cette démarche, la Porte dément toute concession faite aux Français ; elle était informée de leurs intrigues en Égypte et ferait tout ce qu'elle pourrait pour renseigner exactement l'ambassadeur d'Angleterre (3).

Pour satisfaisante qu'elle fût, cette réponse n'en laissait pas moins subsister le fait des accords passés en Égypte par Truguet ; et ce fait, bien que ne préjugeant pas encore du succès final de la France, attestait la fin qu'elle poursuivait. Pareille fin, faisait observer Ainslie à Londres, porterait préjudice à la Compagnie des Indes, pour ses ventes en Europe, et à la Compagnie du Levant, pour le débit de ses marchandises de l'Inde, exportées d'Angleterre en Orient. Sans doute

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 février 1785.

(2) La lettre adressée d'Alexandrie à Ainslie et datée du 29 janvier 1785, annonçait que Truguet était arrivé avec un « katchérif » adressé au pacha du Caire, pour obtenir le passage des marchandises des Indes par Suez, ainsi que le droit pour les vaisseaux d'aborder à ce port ; que l'accord s'était fait moyennant un droit sur l'entrée et la sortie des marchandises, droit au profit des beys, des chefs des Arabes, etc. ; enfin que Mourad bey avait fait présent à Truguet d'une magnifique pelisse valant 1 500 pataques. F. O., Turkey, 6.

(3) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 10 mars 1785.

l'ambassadeur, conformément à ses instructions, réclamerait-il pour son pays tout privilège qui serait finalement reconnu aux Français : mais il ne se dissimulait pas que cette égalité de traitement ne serait qu'un palliatif. L'affaire concernant avant tout la Compagnie des Indes, il demandait que celle-ci envoyât à Constantinople un agent secret, à qui il prêterait son appui. Cette dernière requête était pour s'épargner des frais : car l'influence de la France, signalait Ainslie, allait croissant, parce qu'elle payait tous les ministres du sultan, depuis le grand-vizir jusqu'au dernier.

Il ne suffit pas toujours d'avoir les ministres à sa solde pour les avoir à ses ordres. La France en fit alors l'expérience à Constantinople. Dès le retour de Truguet, Choiseul-Gouffier s'est, en effet, mis en devoir d'emporter l'assentiment de la Porte aux concessions obtenues des beys d'Égypte (1). C'était la seconde phase du plan diplomatique arrêté à Versailles : la première s'était déroulée au Caire avec un plein succès ; la seconde, à Constantinople, tourne vite à l'échec. Choiseul-Gouffier a beau s'évertuer à démontrer au grand-vizir l'indéniable intérêt que l'Empire ottoman aurait à ouvrir la mer Rouge et Suez au commerce, par quoi serait immédiatement abaissé en Turquie la prix des marchandises de l'Inde. Il a beau s'ingénier à prouver que l'intérêt financier du chérif de la Mecque peut être facilement sauvegardé, que la profanation des villes saintes est moins à redouter que jamais, si les navires chrétiens abordent à Suez, au lieu de Djeddah. Il a beau se mettre en quête d'un diamant de 40 000 écus pour augmenter l'effet, sur le grand vizir, de libéralités sans doute encore insuffisantes. Rien n'y fait. La Porte s'en tient à la doctrine de ses précédents firmans. Par surcroît, l'ambassade d'Angleterre et toute la diplomatie étrangère en général viennent se mettre à la traverse ; le grand vizir sensible aux subsides et amateur de pierrres précieuses est déposé. Dès le mois d'avril 1785, Choiseul-Gouffier,

(1) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. v, p. 151 et suiv.

sans cependant abandonner la partie à Constantinople, conseille à Versailles de n'en pas attendre l'issue pour mettre à l'épreuve, en Égypte, les traités de Truguet avec les beys.

Il est peu probable que la Porte se fût montrée plus conciliante, si l'ambassadeur d'Angleterre ne s'en était pas mêlé. L'appui apporté par Ainslie à l'opposition ottomane n'a pu, toutefois, être que funeste aux efforts de Choiseul-Gouffier. Encore Ainslie n'a-t-il pas su combien son intervention venait à propos. Car, pendant cette négociation épineuse, la Porte et l'ambassadeur de France ne se sont guère trouvés d'accord que pour l'induire en erreur, lui faire croire qu'il s'alarmait sans raison et démentir les nouvelles qu'il avait reçues d'Égypte. Contrarié de ce que le succès de la mission de Truguet se fût trop tôt ébruité, Choiseul-Gouffier démentit et continua à démentir systématiquement tous les bruits circulant à Constantinople sur le commerce de Suez (1). La Porte, au moins pour commencer, en fit autant. Il n'y avait aucune raison, faisait dire le grand vizir à Ainslie (2), pour croire fondées les rumeurs parvenues du Caire : et cela à une date à laquelle il était certainement déjà saisi de la demande de Choiseul-Gouffier. Ces dénégations, à la vérité desquelles il ajoute foi, ne rassurent pourtant Ainslie qu'à moitié. Doutant que la France prétendît introduire son propre pavillon dans la mer Rouge, il la soupçonne par contre de vouloir y introduire celui d'un prince indien musulman, Tippoo Sahib. Il rapproche de ce projet imaginaire l'ambassade envoyée par Tippoo à Constantinople en 1784. Il convient que les beys d'Égypte trouveraient leur intérêt matériel à favoriser le commerce entre Suez et l'Inde. Demeurant donc alarmé, il presse la Compagnie des Indes de veiller sur ses intérêts, d'employer l'argument sonnant, et il en vient, tardive résipiscence, à déplorer qu'il n'y eût pas de consul anglais en Égypte !

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 juin 1785.
(2) *Ibid.*, 18 mars 1785.

II

Inquiétude à Londres. — Le gouvernement se concerte avec la Compagnie des Indes. — Instructions de lord Carmarthen à Ainslie. — Arrivée à Suez de la corvette française l'*Auguste*. — Choiseul-Gouffier conseille de mettre à exécution les traités de Truguet sans attendre l'approbation de la Porte. — Activité d'Ainslie pour faire échouer le projet français. — Il identifie l'intérêt anglais en Égypte avec celui de la Porte.

Son inquiétude est ressentie à Londres, à la lecture des rapports où il en expose les motifs. Tout incomplets qu'ils sont et infirmés par les démentis suspects de Choiseul-Gouffier et de la Porte, les renseignements d'Ainslie impressionnent vivement le secrétaire d'État aux Affaires étrangères, lord Carmarthen. Il communique sans délai à la Compagnie des Indes les lettres de Constantinople du 10 et du 18 mars 1785. La Compagnie, déjà saisie, un an auparavant, de la question du commerce de la mer Rouge, ne prend pas à la légère la menace de voir les Français investis du privilège dont elle-même a fait si peu de cas. Dès le 23 avril 1785, elle écrit à lord Carmarthen que, pour réunir tous les documents possibles sur le trafic entre l'Angleterre et les comptoirs des Indes, elle aurait intérêt à recevoir communication : des traités anglo-turcs ; du traité de l'Angleterre avec l'Égypte ; de la remontrance de la Porte à Murray en 1774 ; d'un avis de Murray recommandant la nomination en Égypte d'un agent de la Compagnie du Levant ; de diverses lettres d'Ainslie. Le même jour, ceux de ces documents qui ont pu être trouvés lui sont transmis par ordre de lord Carmarthen. La réponse du secrétaire d'État à la Compagnie des Indes spécifie

qu'il n'y a pas de traité entre l'Angleterre et l'Égypte (1).

Laissant à la Compagnie le temps de peser ses décisions, lord Carmarthen marque fortement à Ainslie les préoccupations qu'inspirent au gouvernement anglais les visées commerciales et même politiques de la France en Égypte et lui prescrit d'inciter la Porte à s'y opposer. « Quel que soit, écrit-il à l'ambassadeur (2), le rôle que la France peut être disposée à jouer dans les affaires de Turquie, l'empêcher, si possible, de réaliser ses desseins en Égypte devient pour nous un objet de grande importance. Les conséquences que ses vues, si elles étaient mises en pratique, entraîneraient inévitablement pour le commerce et les établissements de notre Compagnie des Indes, sont trop évidentes pour requérir la moindre explication. Cette idée peut n'être cependant que l'effet de l'ambition bien connue de la France, plutôt qu'être fondée sur un renseignement réel et authentique : mais le bruit a été répandu qu'un plan pour la conquête de l'Empire ottoman a été formé et que le consentement de la France doit être acheté en lui cédant l'Égypte. Vous, monsieur, avez appris son désir d'induire la Porte à lui ouvrir les deux ports de Djeddah et de Suez dans la mer Rouge. Ces objets sont par eux-mêmes suffisants pour susciter l'alarme de notre part et je veux être assuré que le gouvernement ottoman pourra être induit à s'abstenir d'accéder à une telle demande, quand vous lui en aurez représenté, dans leur réel et juste point de vue, les pernicieux effets pour l'Angleterre. » Le gouvernement britannique, conclut Carmarthen, ne pouvait croire que la Porte méconnût ses obligations envers l'Angleterre et son intérêt à la ménager.

La ligne de conduite tracée à Ainslie par ces instructions est conforme à celle que de lui-même il avait adoptée. De

(1) F. O., Turkey, 6. 23 avril 1785. Sans doute le document que la Compagnie des Indes appelait traité entre l'Angleterre et l'Égypte était-il le traité de 1775 entre Warren Hastings et Mohammed-Abou-Dahab. Cet acte, passé à l'insu du secrétaire d'État pour les Affaires étrangères de l'époque, ne se trouve pas en effet dans les Archives du Foreign Office.

(2) F. O., Turkey, 6. 19 mai 1785. Carmarthen à Ainslie.

lui-même aussi, il y avait persévéré. Au début de juin, il avait appris qu'un paquebot français venant du Bengale était arrivé à Suez et y avait débarqué des passagers, qui étaient allés au Caire. La nouvelle lui avait paru d'abord sujette à caution et il en avait douté (1). Mais bientôt des lettres d'Égypte lui avaient confirmé le fait (2), qui était exact. Le 24 avril 1785, la corvette royale l'*Auguste*, — donc un bâtiment de guerre et non un paquebot, — partie de Pondichéry le 22 janvier de la même année, avait mouillé à Suez. Trois officiers français, porteurs de dépêches pour Versailles, en avaient débarqué. Mourad bey, sur l'intervention de Magallon, avait pris toutes les dispositions nécessaires pour leur passage à travers l'Égypte. Conformément aux ordres de son amiral, le commandant de la corvette, le comte de Geslin de Châteaufer, avait attendu à Suez des dépêches de Versailles pour les Indes et était reparti pour Pondichéry, en recueillant le plus d'observations possibles sur les côtes et la navigation de la mer Rouge (3).

Le bon accueil fait par Mourad bey à l'*Auguste* et à ses passagers, expédiés de Pondichéry lontemps avant que les traités de Truguet avec les beys eussent pu y être connus, venait tout à fait à propos pour démontrer la possibilité de faire entrer ces traités en application, sans attendre la ratification de la Porte. Sans doute les beys avaient-ils expressément réservé cette ratification ; mais ils s'étaient aussi engagés à bien recevoir les navires français qui arriveraient à Suez avant que le gouvernement turc eût ratifié l'arrangement. L'exemple de l'*Auguste* prouvait que Mourad et Ibrahim nous tenaient parole. C'était un argument à l'appui de la suggestion déjà faite par Choiseul-Gouffier d'aller de l'avant sans plus de délai. Il avait conseillé à Versailles de procéder à une première expédition de marchandises de Pon-

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 10 juin 1785.

(2) *Ibid.*, 25 juin 1785.

(3) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. v, p. 153. Les trois officiers débarqués étaient M. de Canaple, lieutenant-colonel, le comte de Rully, colonel du régiment d'Austrasie, et M. de Ménesse.

dichéry à Suez, d'armer à cet effet deux vaisseaux d'environ 600 tonneaux et d'en confier l'armement à deux négociants marseillais, M. de Seymandi et M. Audibert. De son côté, Magallon poussait à la roue et rapportait que Mourad et Ibrahim lui témoignaient constamment leur impatience de voir mettre l'arrangement à exécution. Suivant son idée, Choiseul-Gouffier obtenait du capitan pacha (1) Hassan, grand amiral de la flotte ottomane, investi des fonctions de *kaimakam* (2) après la déposition du grand vizir, une « lettre d'amitié aux beys d'Égypte », appelant leur protection sur « les navires et les sujets français qui iraient et viendraient par la mer de Suez, pour le compte des négociants de leur nation établis aux Indes ». Ce document, qui n'était pas sans valeur, paraissait à l'ambasadeur amplement suffisant pour tenter une entreprise dont la rapidité était une des conditions de succès. L'affaire une fois engagée, la Porte n'oserait pas, croyait-il, rompre en visière avec les beys, plus indépendants que jamais à son égard, et compromettre par là le peu d'autorité nominale qu'elle conservait encore en Égypte. La seule chose qui l'inquiétât, mais elle l'inquiétait vivement et à juste titre, était l'activité envieuse de la diplomatie étrangère à Constantinople, de l'ambassadeur d'Angleterre, de l'internonce impérial, du bayle de Venise, dont les incessantes démarches et manœuvres auprès des ministres du sultan pouvaient les tirer de leur opportune apathie (3).

L'âme de cette activité est Ainslie. Il a, bien entendu, ignoré les pressantes instances de Choiseul-Gouffier auprès de la cour de Versailles, pour la déterminer à exploiter le succès diplomatique de Truguet en se passant du consentement exprès de la Porte. Mais ce qu'il a pu observer ou

(1) Le capitan pacha, grand-amiral, était un des premiers personnages de l'Empire, par le seul fait de son commandement. En outre, Hassan pacha avait une autorité et un prestige particuliers. On verra plus loin son rôle en Égypte.

(2) Les fonctions de kaimakam, pour tout l'Empire, faisaient de celui qui les exerçait, à titre exceptionnel, une sorte de lieutenant général du sultan.

(3) Pour toute cette campagne de Choiseul-Gouffier, voyez *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. v.

apprendre des initiatives françaises en Égypte a suffi à le tenir en éveil. Il s'attend (1) à ce que le navire venu de Pondichéry à Suez avec des dépêches soit bientôt suivi d'un autre, chargé de marchandises : car c'est précisément là, confirme-t-il, le but de l'arrangement que la mission de Truguet a eu pour objet de conclure avec les beys, en dehors de la Porte. Les dénégations formelles dans lesquelles persiste Choiseul-Gouffier le laissent désormais incrédule. Les fréquentes entrevues de son collègue de France avec le capitan pacha ne lui échappent pas et éveillent sa défiance, bien qu'il ne sache pas à quoi elles ont abouti. Il n'exclut pas que, si une expédition de marchandises a lieu de Pondichéry à Suez sous pavillon français ou autre, des sujets anglais y participent. Convaincu de prime abord que la Porte, si elle exerçait quelque pouvoir en Égypte, en userait pour empêcher ce commerce, il ne se dissimule cependant ni l'insoumission des beys, ni leur désir de se rendre totalement indépendants, avec l'assistance, dit-il, des cours de Versailles et de Vienne. Il se préoccupe de susciter des rivales à la France en Égypte et mentionne, pour assumer ce rôle, la Russie, Venise et l'Allemagne même. Il revient, avec le secrétaire d'État, sur la nécessité d'avoir un agent britannique au Caire ou à Alexandrie et recommande pour ce poste l'Italien Brandi, son agent privé, à qui il voudrait faire donner une commission consulaire (2). Jusqu'à présent, son gouvernement, constate-t-il, ne l'avait même pas défrayé des dépenses, moyennant lesquelles il avait pu se procurer quelques informations sur ce qui se passait en Égypte.

Tandis qu'il presse le cabinet de Londres de veiller au grain sur place, au Caire, — sans paraître, d'ailleurs, conscient de la contradiction dans laquelle il tombe, à quelques années de distance, — Ainslie continue à agir, à Constantinople, sur les ministres du sultan. Il est bientôt en mesure d'affirmer catégoriquement leur définitive opposition au projet com-

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 juin 1785.
(2) *Ibid.*, 9 juillet 1785.

mercial français. La Porte, déclare-t-il à Londres, ne tolérera jamais, de la part de la France ni d'aucune autre puissance chrétienne, l'exécution du projet de trafic entre l'Égypte et l'Inde (1). Ce qui le préoccupe davantage est l'aspect politique de la question : l'attitude des beys d'Égypte envers la Turquie. La Russie, l'Allemagne les poussaient à s'émanciper et s'étaient créé une influence dans le pays. L'événement paraissait prochain. Ali bey avait tenté l'entreprise en 1772. Qu'un des beys réussît comme lui à dominer les autres, qu'il fût secondé par une guerre extérieure ou par une révolution en Syrie, et son émancipation serait un fait accompli. Mourad bey était soupçonné de nourrir cette ambition. Aussi le pacha du Caire lui était-il contraire, tandis que Russes, Allemands et, en dernier lieu, Français le favorisaient. Pour le moment, c'étaient les Français qui tenaient la corde, grâce à un énorme cadeau. La Porte se défiait, discernait le danger. Mais la peste et la famine, qui désolaient l'Égypte, contribuaient plus que la crainte à empêcher les beys de secouer le joug ottoman.

Fragile barrière que celle-là, pour contenir l'ambition d'un Mourad et d'un Ibrahim ! Et faible garantie de leur obéissance aux volontés de la Porte ! L'avantage que la France vient d'obtenir d'eux rend Ainslie plus hostile que jamais à leur émancipation, voire à la prolongation de leur indépendance de fait, et confond une fois de plus à ses yeux l'intérêt anglais avec l'intérêt ottoman en Égypte. Sans connaître les suggestions de Choiseul-Gouffier au gouvernement français, il les pressent et craint qu'elles ne soient écoutées. Ses préoccupations s'opposent rigoureusement aux espérances de son rival. « Hâtez-vous, répète impatiemment Choiseul-Gouffier à Versailles, de profiter des facilités que vous offre, pour vous ouvrir la mer Rouge, l'indocilité des beys. — Déplorons, fait écho la voix d'Ainslie, une indocilité et des tendances à la rébellion, qui risquent de rendre pratiquement caduque l'op-

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 9 juillet 1785.

position du gouvernement turc ! » Dans la partie politique, dont chacun fait dépendre l'issue de l'entreprise commerciale française, chacun identifie l'intérêt de son pays avec la cause d'un des deux adversaires : Choiseul-Gouffier avec celle des beys ; Ainslie avec celle de la Porte.

La Porte a soin de ne pas rebuter un aussi fervent champion de ses droits. Il ne lui déplaît pas que le silence, où Choiseul-Gouffier se renferme désormais à son égard, ne suspende pas les protestations d'Ainslie auprès d'elle. Elle n'en conteste plus la raison d'être ; elle ne lui marchande pas, en retour, des assurances et des apaisements, sur la valeur desquels elle ne souhaite pas moins que lui de pouvoir faire fond. Les ordres les plus formels et les reproches les plus vifs ont été, — dit le reis effendi, — adressés à Ibrahim bey ; aucun navire français n'arrivera plus à Suez (1). La Porte ne s'en tient plus à ne pas sanctionner l'entreprise française ; elle interdit explicitement aux beys du Caire d'y prêter les mains. Ainslie rasséréné ne doute pas qu'elle ne persévère dans son opposition à un plan, sur lequel elle n'a pas été consultée, qui a méconnu son autorité en Égypte et qui va à l'encontre de ses intérêts, en même temps que des intérêts britanniques (2).

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 23 juillet 1785.

(2) Il fait remonter à Saint-Priest l'initiative de ce plan. « L'entreprise actuelle, écrit-il, et la dernière mission française en Égypte sont la conséquence d'un plan formé par M. de Saint-Priest, avant l'arrivée de M. de Choiseul-Gouffier, pour ruiner la Compagnie anglaise des Indes par un commerce auquel il (Saint-Priest) pensait que s'associeraient des agents mêmes de cette Compagnie. La Porte n'a pas été consultée et ne protégera jamais un commerce beaucoup plus funeste à ses intérêts qu'aux intérêts anglais eux-mêmes. M. de Saint-Priest comptait surmonter l'opposition de la Porte en employant à la navigation de la mer Rouge les pavillons de toutes les marines chrétiennes et en s'assurant la protection des beys. » 23 juillet 1785. F. O., Turkey, 6.

III

Ainslie reçoit la copie des traités de Truguet. — Il la met sous les yeux du reis effendi. — Comédie de surprise et de colère jouée par ce ministre. — Le Divan tient conseil. — Assurances données à Ainslie. — Obstacles mis par la Compagnie française des Indes au commerce par Suez. — Discussions et tergiversations à Paris.

Les choses en sont là quand Ainslie reçoit de Brandi la copie textuelle du traité de Truguet avec Mourad et de sa convention avec le grand douanier Cassab (1). Les mêmes conditions, pense Brandi, pourraient être aisément obtenues par n'importe quel pays disposé à traiter avec les beys. Les clauses réservant l'approbation de la Porte et stipulant une taxe en faveur du pacha du Caire sont, d'après lui, purement ostentatoires ; elles sont faites pour permettre à l'ambassadeur de France de sauver la face et pour encourager les spéculateurs à s'engager dans un commerce, qu'on sait être, en réalité, le seul assuré de l'hostilité du gouvernement ottoman.

Que l'Angleterre puisse avoir intérêt à obtenir des beys du Caire les mêmes conditions que la France, c'est une idée qui ne traverse pas l'esprit d'Ainslie. A aucun moment, il n'aperçoit pour son pays d'autre parti que de faire anéantir à Constantinople l'avantage obtenu par la France au Caire. C'est à quoi il utilise les documents transmis par Brandi.

Au cours d'une conférence avec le reis effendi (2), il l'interroge de nouveau sur l'adhésion de la Porte aux arrangements conclus par Truguet. L'interrompant, le ministre turc lui

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 10 octobre 1785.
(2) *Ibid.*, 10 novembre 1785.

demande à quoi il fait allusion en parlant de liberté exclusive de naviguer en mer Rouge, de traité, etc. Ainslie sort alors de sa poche la traduction des documents. Manifestant la plus extrême surprise, le reis effendi fait éclater une violente indignation. C'est surtout contre les clauses tendant à faire croire à une entente préalable avec la Porte qu'il se montre indigné. Il affirme n'avoir eu aucune connaissance préalable, non seulement de la négociation franco-égyptienne, mais encore de l'arrivée d'un bâtiment de guerre français à Suez. Il s'informe de ce qu'est devenu Truguet et, en apprenant d'Ainslie que cet officier est toujours dans les mers du Levant et visite l'Archipel, il se répand en considérations amères sur les amis dangereux. La Porte, poursuit-il, n'avait pas la moindre intention de changer de système à l'égard de l'Égypte et de la mer Rouge. Que si elle venait à en changer, l'Angleterre aurait le titre le plus sérieux à bénéficier de ce changement. La manière dont la France traitait les beys en souverains indépendants était non seulement une insulte à la Porte, mais une atteinte aux droits de tous les souverains, et le sultan saurait bien y mettre bon ordre. Le reis effendi conclut cette sortie en demandant à Ainslie de se taire jusqu'à ce que les pièces aient été communiquées au Divan impérial.

Lorsqu'on réfléchit que, six mois auparavant, Choiseul-Gouffier avait sollicité de la Porte, non sans insistance, son assentiment aux conditions obtenues par Truguet des beys du Caire, on ne peut se défendre d'un certain scepticisme, devant la surprise et l'indignation du reis effendi. Sans doute est-il possible que Choiseul-Gouffier n'eût pas communiqué à la Porte le texte même des traités conclus par Truguet. Mais il n'est pas plausible que le fait de la négociation franco-égyptienne et la substance de son résultat aient pu, en novembre 1785, être ignorés du reis effendi, fût-il nouveau aux affaires. L'hypothèse en paraît contredite par les entretiens mêmes dont cette question avait antérieurement fait l'objet entre l'ambassadeur d'Angleterre et lui. On peut donc

présumer que le reis effendi, fidèle à des traditions scéniques dont l'usage s'est maintenu longtemps dans la diplomatie orientale, a joué à Ainslie la comédie de l'étonnement et de la colère. Il y gagnait de n'avoir pas à s'expliquer sur la prudence et la modération avec lesquelles la Porte avait réagi contre le procédé de la France, en raison des ménagements qu'elle lui devait, contre celui des beys, en raison de son impuissance en Égypte.

De fait, c'est plutôt contre l'insubordination chronique des beys du Caire, que contre leur arrangement particulier avec la France, que la Porte songe dès lors à réagir. Elle incline à les mettre à la raison. Le dessein en perce dans les renseignements mêmes qu'Ainslie a recueillis sur l'effet de sa démarche. Trois conseils successifs, apprend-il d'abord, ont examiné la question ; furieux, les ministres du sultan pensent à se débarrasser de Mourad d'une manière expéditive. Un quatrième conseil, mande-t-il ensuite (1), a délibéré sur la situation critique de l'Égypte, les accords commerciaux de la France et ce qu'on appelle sa tentative pour encourager les beys à l'indépendance. Il a été décidé de ne pas manifester de ressentiment à la cour de Versailles, à cause de ses services, mais de tout mettre en œuvre pour faire échouer son projet. Quatre courriers ont été successivement expédiés au Caire. Complétant ces indications, le reis effendi annonce à Ainslie qu'il aura bientôt des preuves de sa sincérité. Un mois après, il lui renouvelle les mêmes assurances (2). Un autre l'ayant remplacé au pouvoir, le nouveau ministre confirme à Ainslie les déclarations de son prédécesseur (3), sans que pourtant, à l'appui d'assurances aussi réitérées, paraisse un firman solennel comme ceux de 1774 et de 1779, un acte visant spécialement le commerce de Suez et la navigation de la mer Rouge.

Ainslie prend patience d'autant plus aisément que l'entre-

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 novembre 1785.
(2) *Ibid.*, 6. Ainslie, 24 décembre 1785.
(3) *Ibid.*, 7. Ainslie, 25 janvier 1786.

prise française s'annonce moins viable. Un Anglais, sir Richard Worseley, arrivant du Caire où il a vécu parmi les Français, rapporte à l'ambassadeur qu'eux-mêmes ne fondent pas grand espoir sur l'application de leurs conventions ; ils ont recommencé à être maltraités par les beys, songent à quitter le Caire et à s'en tenir à l'exploitation du commerce d'Alexandrie (1). Des lettres d'Égypte confirment à Ainslie ces renseignements : le nouveau commerce ouvert par les Français est, lui écrit-on, des plus précaires et pas un marchand ne s'aventurerait à y risquer ses propres biens (2).

En réalité, aucun commerce n'avait encore été ouvert, sur la base des traités de janvier 1785. La corvette l'*Auguste*, arrivée à Suez en avril de la même année, juste à point pour faire l'expérience des dispositions de Mourad et d'Ibrahim, n'avait été suivie dans la mer Rouge par aucun bâtiment marchand. Après s'être heurtée, à Constantinople, à un écueil qui ne la condamnait nullement au naufrage, l'œuvre diplomatique de Truguet et de Magallon était en train de sombrer à Paris, dans les lenteurs administratives et les antagonismes de boutique (3). Désireux d'en venir aux actes, le maréchal de Castries, ministre de la Marine, avait voulu, conformément au conseil de Choiseul-Gouffier, faire commencer l'exploitation du commerce de l'Inde par Suez, en se passant du consentement de la Turquie. Les deux négociants marseillais indiqués par l'ambassadeur, Audibert et Seymandi, s'étaient déclarés prêts à engager l'entreprise ; ils avaient formé une société et adressé au maréchal de Castries leurs propositions : deux ou trois navires, envoyés par eux aux Indes, y resteraient pour faire les transports de marchandises par Suez. Mais, au moment de donner suite à ces propositions, le ministre de la Marine et les intéressés, comme jadis les négociants anglais en semblable occurrence, s'étaient

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 novembre 1785.
(2) *Ibid.*, 7. Ainslie, 25 janvier 1786.
(3) Pour cette partie, voyez *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. v, p. 157 et suivantes, et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 582 et suiv.

heurtés à l'opposition de la Compagnie des Indes, que le contrôleur général, le néfaste et louche Calonne, venait précisément de reconstituer (1), et dont le monopole englobait la mer Rouge. Pour concilier ce funeste monopole avec la nouvelle entreprise, toutes les compétences avaient été invitées à fournir le secours de leurs lumières : Saint-Priest, Tott, Choiseul-Gouffier, et surtout M. de Cabre, inspecteur du commerce du Levant. Cette consultation n'avait abouti qu'à établir l'absolue incompatibilité existant, aux termes de l'arrêt constitutif de la Compagnie des Indes, entre le privilège de celle-ci et l'exploitation pour laquelle s'était formée la société d'Audibert et de Seymandi. Grand partisan de l'entreprise projetée, M. de Cabre avait conclu à une alternative : « Plier à la voie de Suez » le règlement de la Compagnie, ou le rapporter purement et simplement. « Sans cela, avait-il déclaré, nos traités avec les beys, malgré la sanction future de la Porte, deviendraient sans effet et ne seraient que de la besogne préparée pour les Anglais. » Averti des difficultés qui tenaient en suspens l'application des traités de Truguet, Choiseul-Gouffier avait proposé, de Constantinople, toute une série de solutions, suggérant même, faute de mieux, de confier la nouvelle exploitation à la Compagnie des Indes. Convaincu, lui aussi, qu'il était « de l'intérêt du royaume de ne pas laisser échapper une occasion unique d'ouvrir l'isthme de Suez au commerce », le maréchal de Castries avait jugé indifférent que ce fût par la Compagnie des Indes ou par la société Audibert et Seymandi, pourvu que ce fût. Mais, comme il était également convaincu que seuls des négociants de Marseille, formés aux habitudes du Levant et particulièrement à celles d'Égypte, étaient en mesure d'exploiter le nouveau trafic, il avait estimé qu'une conciliation s'imposait, par l'un des deux moyens suivants : ou bien intéresser la Compagnie des Indes dans la nouvelle société ; ou bien faire deux parts du commerce à ouvrir, en confiant à la Compagnie les transports de l'Inde à Suez,

(1) Par arrêt du 14 avril 1785.

à la société ceux de Suez à Marseille. C'est dans cette voie que la solution du déplorable conflit avait alors été cherchée. M. de Cabre avait proposé que Seymandi « prît l'attache de la compagnie », qui aurait recours à lui pour exploiter le commerce de l'Inde par Suez ; une frégate, détachée de l'île de France, escorterait à Suez les deux ou trois bâtiments que l'armateur marseillais mettrait en service. Acceptant cette combinaison, Seymandi avait offert de consacrer à l'affaire un premier fonds de 3 millions et soumis au ministre les bases du compromis à intervenir entre la Compagnie et lui. Encore la Compagnie, dans une assemblée générale tenue le 27 août 1785, avait-elle profondément bouleversé ce projet, se refusant à transiger sur son droit exclusif, réclamant pour elle la gestion d'une entreprise dont elle ne dissimulait pas sa mauvaise opinion, et ne consentant en définitive qu'à nommer Seymandi son directeur à Marseille, à 12 000 livres d'appointements. Le maréchal de Castries s'était pourtant contenté de cette solution bâtarde et avait aussitôt arrêté les mesures navales les plus propres à assurer la protection du navire que la Compagnie devait envoyer à Moka, — où la cargaison devait être transbordée sur un autre bâtiment à destination de Suez, — et la sécurité du transit des marchandises à travers l'Égypte. Mais alors la Compagnie, bien que munie de toutes les informations désirables sur les conditions de la navigation, sur le commerce à entreprendre et la manière de l'exploiter, avait élevé toutes sortes de prétentions, réclamé toutes sortes de garanties et de sûretés aussi vaines qu'impossibles à lui procurer. Son évidente mauvaise volonté avait fini par impatienter contre elle jusqu'à Vergennes, pourtant peu favorable à l'affaire, et inspiré une telle défiance au maréchal de Castries, qu'il lui avait refusé la communication des traités de 1785, dans la crainte qu'elle ne commît des indiscrétions au profit des Anglais. Pendant ce temps, l'armement du vaisseau, le *Calonne*, qu'elle avait feint de destiner à la mer Rouge, était resté en suspens. En vain certaines chambres de commerce avaient-elles protesté et

l'opinion même s'était-elle émue. En vain Choiseul-Gouffier, Magallon, Mure avaient-ils multiplié les appels et les exhortations au gouvernement. La même lenteur calculée avait continué à présider aux préparatifs dilatoires de la Compagnie. Celle-ci avait annoncé au ministre de la Marine, en juin 1786, qu'une première expédition de marchandises des Indes à Suez serait confiée à un certain M. de Moracin. Elle avait mis en armement un de ses vaisseaux, le *Prince-de Condé* : il ne devait arriver à Suez que le 29 mars 1789 ! Trois ans devaient être nécessaires à la Compagnie pour passer du propos à l'acte.

Combien Ainslie n'eût-il pas plus patiemment encore attendu les événements, s'il eût connu ces lamentables dissensions et ces coupables atermoiements ! La Porte allait être plus expéditive que la Compagnie française des Indes. Les décisions que faisait pressentir son humeur menaçante contre les beys du Caire ont été précipitées par un nouveau méfait de Mourad et d'Ibrahim. Elles ont trouvé, à point nommé, un prétexte dans une plainte contre eux, à laquelle Choiseul-Gouffier a dû s'associer.

VI

Plainte des consuls européens en Égypte contre Mourad et Ibrahim beys. — Choiseul-Gouffier doit s'y associer. — La Porte accueille la réclamation. — Préparatifs de l'expédition du capitan pacha. — Satisfaction d'Ainslie. — Contrariété de Choiseul-Gouffier. — Expédition et premiers succès du capitan-pacha (1786).

Le 4 mars 1786 arrive, à Constantinople, un bateau vénitien envoyé d'Alexandrie par les consuls européens pour remettre une supplique aux ambassadeurs et ministres étrangers (1). Mourad bey avait écrit aux *nations* franques que, si 5 000 pataques n'étaient pas payées à son fils, Saaleh Aga, les deux églises dépendant du couvent de Terre-Sainte (2) à Alexandrie seraient détruites. Ces beys mameluks, qu'un Magallon réussissait à apprivoiser plus ou moins et à éclairer momentanément sur leur intérêt bien compris, n'en étaient pas moins d'affreux tyrans. L'accord que Mourad et Ibrahim avaient conclu avec Truguet, et qui les avait montrés accessibles au raisonnement et à la notion de leur avantage personnel, n'empêchait pas qu'ils ne fussent, eux aussi, comme leurs prédécesseurs et comme leurs successeurs jusqu'à Mehemet Ali, des despotes éhontés, fermés à toute idée de droit, d'une rapacité sans frein ni borne, insatiables dans leurs besoins et cyniques dans leurs exactions.

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 8 mars 1786.

(2) On appelle couvents et églises de Terre-Sainte, en Orient, les couvents et églises appartenant aux franciscains, la congrégation catholique la plus anciennement établie dans le Levant et, au dix-huitième siècle encore, la seule qui eût des établissements (couvents, églises et hospices) en Égypte et en Palestine. Le curé d'une église et supérieur d'un couvent appartenant aux franciscains s'appelle le « père gardien de Terre-Sainte ».

Ainsi s'explique-t-on que l'un d'eux — à l'instigation, disent nos agents, du consul de Russie à Alexandrie, le baron de Thonus — eût frappé les Francs d'une avanie aussi formidable, où la seule nation française devait en être pour 300 000 écus (1). Devant une pareille exigence et la menace de faire démolir deux églises, les consuls en Égypte avaient adressé, le 12 et le 21 février, aux représentants diplomatiques de leurs pays à Constantinople deux lettres collectives, demandant l'envoi à Alexandrie de bâtiments de guerre turcs avec un officier « de marque ». Saisi d'une protestation aussi légitime et d'un si pressant appel à la protection ottomane, le corps diplomatique ne pouvait moins faire que d'y donner suite ; moins que tout autre pouvait s'abstenir Choiseul-Gouffier, représentant de la puissance investie du protectorat catholique, en présence d'un flagrant affront à la religion. Aussi les ambassadeurs de France, de Venise, de Hollande, l'internonce impérial, les envoyés de Russie, d'Espagne et de Naples présentent-ils une réclamation à la Porte (2). Le ministre de Suède refuse de se joindre à eux. L'ambassadeur d'Angleterre n'est pas sollicité par ses collègues de s'associer à leur démarche.

La Porte s'empresse d'accueillir une réclamation qui va au-devant de ses désirs. Non pas qu'elle trouve grand'chose à reprendre à la démolition d'une ou deux églises (3). Mais il lui plaît de voir traduire à sa barre, par ceux-là mêmes qui ont traité en dehors d'elle avec eux, des vassaux avec qui elle a une querelle à vider. Le moment est d'ailleurs favorable

(1) Voyez Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 580.

(2) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 8 mars 1786.

(3) Sur les menaces de Mourad bey contre les chrétiens, le grand vizir dit à Ainslie que sans doute y avait-il eu des églises construites sans autorisation. Il ajoute que, ce qui était inquiétant, ce n'étaient pas les menaces de Mourad, mais bien le zèle des prêtres chrétiens de toutes confessions. Ainslie, malgré son indifférence, ne peut s'empêcher d'être un peu interloqué par cette manière de considérer la question. Mais lui-même n'y apporte pas un esprit très différent. Car il se complaît, avec le Foreign Office, dans des remarques sur ce qu'il y a d'anormal à voir des ambassadeurs protestants ou schismatiques se joindre aux réclamations de catholiques à propos d'un acte arbitraire qui a atteint les pères de Terre-Sainte. F. O., Turkey, 7. Ainslie, 11 mars 1786.

pour procéder, en Égypte, à une exécution. Les Européens n'y sont pas seuls à souffrir de la tyrannie des beys ; les indigènes, opprimés, se plaignent eux aussi, et sont mûrs pour la révolte (1) ; ils ont, dit-on, envoyé à Constantinople des agents secrets pour implorer la protection du sultan (2). Bientôt l'armement de la flotte, l'activité du capitan pacha Hassan annoncent la résolution prise par le gouvernement turc : celle de réduire par la force Mourad et Ibrahim. « La Porte, écrit Ainslie, est décidée à ressaisir l'autorité en Égypte et à y employer des forces de terre et de mer. » Le capitan pacha, qu'il a vu et de qui il tient ses renseignements, lui a annoncé que lui-même commanderait la flotte. « Nous verrons, a ajouté Hassan pacha, ce qu'il adviendra du traité des Français et des tentatives pour rendre l'Égypte indépendante (3) ! » C'est ensuite le grand vizir qui confirme à l'ambassadeur d'Angleterre la destination de la flotte en armement dans l'arsenal de la Corne-d'Or (4).

Envoyer contre Mourad et Ibrahim le capitan pacha Hassan, c'était les traiter en adversaires d'importance. Grand amiral de la flotte ottomane, le capitan pacha était, par le rang, un des premiers personnages de l'empire, et par la fonction, un des plus puissants. Hassan pacha ajoutait le mérite personnel au prestige de sa haute charge. Un audacieux coup de main contre Lemnos avait, quand il ne commandait encore qu'en sous-ordre, fondé sa réputation et assuré sa carrière. Depuis lors, il n'avait cessé de trancher sur la médiocrité, l'incompétence et la faiblesse des chefs et dignitaires ottomans, à cette époque de décadence. Les Occidentaux ses contemporains l'estimaient. Tott, dans ses *Mémoires*, parle de lui avec considération et tient à honneur d'avoir un jour, aux Dardanelles, présenté le bailli de Suffren à Hassan pacha. Jugeant le livre de Tott, Peyssonnel, ancien

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 27 mars 1786.
(2) *Ibid.*, 10 avril 1786.
(3) *Ibid.*, 10 avril 1786.
(4) *Ibid.*, 25 avril 1786.

consul général à Smyrne, trouve qu'il n'a pas encore fait assez de cas du capitan pacha Hassan. C'est donc à forte partie que vont avoir affaire les beys du Caire.

Ainslie recueille avec satisfaction les indices d'une expédition, qui, en rétablissant l'autorité du sultan en Égypte, coupera court aux espérances françaises de commerce par Suez. Laissé par ses collègues en dehors de leur intervention auprès de la Porte, il en profite pour se faire bien venir d'elle, en limitant ses instances à une cause qui lui est commune avec elle : l'interdiction de la mer Rouge au pavillon français. Il se fait confirmer par le grand vizir les déclarations que lui a déjà faites le reis effendi. Dès que se dessine le rôle réservé au capitan pacha, il s'assure des dispositions de Hassan, qui le satisfont pleinement. Il fait tenir un message secret au grand vizir, qui lui répond : « Tant que je serai au pouvoir il n'y a pas à craindre que les Français obtiennent un privilège dans la mer Rouge, pas plus que dans la mer Noire. » Quand les préparatifs d'une expédition navale deviennent de notoriété publique, il y pousse de toute son influence et ne néglige rien pour encourager le gouvernement ottoman à l'entreprendre (1).

Tant s'en faut que Choiseul-Gouffier soit aussi satisfait de l'événement en préparation. Dans l'intervalle, en effet, Magallon a réussi à obtenir de Mourad bey qu'il indemnise les Pères de Terre-Sainte et écrive une lettre d'excuses au consul et à l'ambassadeur. L'expédition, dont cet acte de résipiscence ne suspend pas les préparatifs à Constantinople, n'est donc plus nécessaire à faire rendre justice aux Français et à leurs protégés. Elle n'est plus bonne qu'à compromettre davantage le sort des traités de Truguet et à provoquer en Égypte des troubles, en prévision desquels le consul général de France à Alexandrie demande déjà l'envoi d'une frégate et de deux corvettes françaises, pour protéger la factorerie quand l'escadre ottomane se présentera devant le port (2).

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 11 et 27 mars 1786.
(2) *Ibid.*, 10 juin 1786.

Aussi Choiseul-Gouffier, tout au contraire d'Ainslie, essaye-t-il de détourner la Porte de passer aux actes. Lui aussi cherche à circonvenir le capitan pacha, à qui il offre une pendule magnifique. Demandant audience au grand vizir, il tente de l'alarmer par la crainte d'une attaque brusquée de la Russie et lui conseille de maintenir la flotte dans le Bosphore : son but, affirme Ainslie, est d'empêcher qu'elle soit envoyée en Égypte et de donner aux Français le temps d'exécuter leur accord avec les beys. C'est par le capitan pacha que l'ambassadeur d'Angleterre apprend les démarches de son collègue français auprès du grand vizir, pour détourner d'Alexandrie l'escadre turque : Hassan accepte les pendules de Choiseul-Gouffier, mais trompe sa confiance.

Cependant, les beys du Caire, pris de peur à la seule nouvelle des armements poursuivis simultanément à Constantinople et sur la côte de Syrie, viennent tardivement à composition. Ils offrent à la Porte le versement des arrérages du tribut d'Égypte et promettent d'observer dorénavant toutes leurs obligations envers elle. A la grande satisfaction d'Ainslie, un conseil spécial, convoqué au sérail pour examiner cette offre, décide de la repousser et conclut à ce que l'expédition suive son cours. Elle le suit en effet. La flotte de Hassan fait voile pour Alexandrie. Alors qu'elle est en mer, Mourad et Ibrahim, de plus en plus terrifiés, renouvellent à la Porte leur proposition de soumission et d'arrangement. Choiseul-Gouffier conseille alors aux ministres du sultan de faire grâce et de nommer Mourad gouverneur du Caire (1). Mourad, observe Ainslie qui les incite à passer outre, est le signataire du traité avec Truguet : l'intention est évidente. La Porte, assure-t-il d'ailleurs, ne sera pas dupe de cet avis intéressé : son choix, pour remplacer Mourad et Ibrahim, est déjà fait et s'est porté sur leur rival Ismaïl. Sauf ce changement de personne, elle ne se propose pas de modifier

(1) Les beys, alors, étaient déjà vaincus par le capitan pacha. Mais ce n'est pas avant le 25 août que la première nouvelle de leur défaite fut reçue à Constantinople.

la situation politique de l'Égypte, mais seulement de remettre en vigueur les capitulations, de tenir solidement Alexandrie et de prévenir, après la déposition des beys coupables, une rébellion de leur part, surtout de la part de Mourad, soupçonné d'être un ennemi de la Turquie et de la foi musulmane. Elle ne se laissera pas davantage arrêter dans son dessein par la crainte, évoquée de nouveau par Choiseul-Gouffier, d'une agression russe contre Constantinople, ni par le conseil, réitéré à la dernière heure, de rappeler la flotte dans le Bosphore (1).

Poursuivie sans relâche, l'expédition du capitan pacha débute triomphalement : Alexandrie se rend sans résistance. Rosette en fait autant. Les forces de Mourad et d'Ibrahim se dispersent comme une volée de moineaux, après une simple escarmouche à Foua, dans le Delta ; eux-mêmes, avec peu de partisans, s'enfuient en Haute-Égypte. Le Caire se soumet volontairement. Vaincus, les beys fugitifs écrivent au baron de Thonus, consul de Russie à Alexandrie, en le priant de négocier leur soumission et leur rentrée en grâce. Hassan et la Porte écartent encore cette médiation, qui prouve les compromissions de Mourad et d'Ibrahim avec une puissance fort peu amie de la Turquie. Ismaïl est nommé à leur place bey commandant du Caire et va, à la tête de troupes fidèles, les assiéger dans Assiout, où ils se sont enfermés avec leurs partisans, dont le nombre s'est accru en Haute-Égypte. Laissant à Ismaïl le soin de les réduire, le capitan pacha reçoit, en Basse-Égypte, de nombreuses soumissions et nomme neuf nouveaux beys (2).

Ces éclatants succès provoquent à Constantinople une

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 27 mars, 25 avril, 10 mai, 26 juin et 10 août 1786. On voit par ce qui précède que Napoléon a simplifié la question, lorsqu'il a dit : « Sur les plaintes de la cour de Versailles, la Porte avait envoyé, en 1786, le capitan pacha Hassan contre les beys. » BERTRAND, *Campagnes d'Égypte et de Syrie*, t. I, p. 3.

(2) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 25 août, 9 septembre, 25 septembre, 10 octobre 1786. Voir aussi Baldwin, 12 janvier 1787, F. O., class. 24, vol 1. La prise d'Alexandrie est à peu près du 6 juillet, celle de Rosette du 12, l'escarmouche de Foua du 6 août ; la prise du Caire suit immédiatement.

satisfaction à laquelle s'associe Ainslie. Des présents magnifiques sont envoyés par le sultan à Hassan pacha, proclamé *ghazi* (victorieux) (1). A la nouvelle d'un triomphe plus rapide qu'elle ne s'y attendait, la Porte fut-elle tentée d'en tirer des conséquences plus vastes que celles qu'elle avait d'abord eues en vue? Ainslie le crut. Il lui prête en effet l'intention de supprimer en Égypte, à la demande même des Arabes, le gouvernement des mameluks et de rétablir, comme anciennement, la division du pays en cinq pachaliks (2). De fait, l'embargo est alors mis sur un convoi d'esclaves géorgiens destinés aux beys (3). Divers personnages ottomans, entre autres un ancien reis effendi, sont envoyés de Constantinople en Égypte pour y occuper des emplois. Mais la nomination d'Ismaïl, installé au pouvoir par le capitan pacha, vient bientôt démentir l'hypothèse d'un changement radical de système. Même la résistance que Mourad et Ibrahim continuent à opposer dans Assiout n'exclut pas, en fin de compte, leur reconnaissance comme beys d'une partie de la Haute-Égypte, pour prix de leur soumission. Toutefois, Ainslie n'en persiste pas moins à considérer comme réalisée la soumission totale de l'Égypte à la Sublime Porte, à penser que le résultat de l'expédition militaire ottomane sera durable et que le pays sera désormais sous l'autorité effective du pacha du Caire, un ancien grand vizir (4).

Il s'est trouvé que ce résultat, au moment où il a été acquis au moins provisoirement, n'était plus aussi favorable aux intentions nouvelles du cabinet de Londres.

(1) Ce titre a été décerné de nos jours à plusieurs généraux turcs, à Osman pacha, pour la défense de Plewna, à Moukhtar pacha, pour celle de Kars, en 1877, contre les Russes. Nous croyons même qu'il a été décerné (pendant la guerre de 1914-1918) à Enver pacha, dont les lauriers se sont plus vite fanés.

(2) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 9 septembre 1786.

(3) La milice des mameluks, des rangs de laquelle sortaient les beys, se recrutait parmi des esclaves et principalement géorgiens.

(4) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 25 septembre 1786.

CHAPITRE X

LE PLAN ANGLAIS DE CORRESPONDANCE ET DE COMMERCE AVEC L'INDE. — LA CRÉATION DU CONSULAT GÉNÉRAL D'ANGLETERRE EN ÉGYPTE

I

Évolution des idées à Londres par rapport au passage par Suez. — Observations de James Capper sur « le passage aux Indes par l'Égypte » (1784). — Henry Dundas et Baldwin. — Les *Speculations on the situation and resources of Egypt* de Baldwin (1785).

Comme la Porte, le gouvernement britannique et la Compagnie anglaise des Indes ont été, à la suite des traités de Truguet, moins lents à agir que la cour de Versailles et la Compagnie française des Indes.

Lord Carmarthen avait continué à communiquer à la Compagnie des Indes les passages des lettres d'Ainslie qui pouvaient l'intéresser (1). Stimulée par ces communications successives de lettres qui la tenaient au courant de l'affaire et dont certaines la pressaient de veiller à ses intérêts, la Compagnie a activé l'examen de la question, commencé sur la base des documents qu'elle avait demandés, le 23 avril 1785 (2), au secrétaire d'État. De son côté, Carmarthen n'a pas cessé d'attacher de l'importance à la tentative française de communication avec l'Inde par Suez : il a écrit à Ainslie pour le

(1) F. O., Turkey, 6 juillet-août 1785.
(2) Voir p. 179.

remercier de ses informations et lui en demander d'autres, notamment sur le passage par voie d'Égypte de militaires ou de personnages français de condition (1).

L'état d'esprit en Angleterre, dans les milieux politiques, maritimes et commerciaux, n'est plus, en 1785, ce qu'il était en 1773, quand lord North avait répliqué dédaigneusement à Bruce que le résultat de sa négociation avec Mohammed-Abou-Dahab pouvait n'être d'aucun profit, sinon même préjudiciable à la Compagnie des Indes (2). Le fréquent usage fait de la voie de Suez de 1775 à 1779 a porté ses fruits après coup. Quelques-uns de ceux qui l'ont pratiquée l'ont décrite et en ont fait valoir les avantages. Les officiers qui ont été chargés de lever les cartes nautiques de la mer Rouge et du golfe de Suez les ont publiées (3). En 1784, James Capper, colonel au service de la Compagnie des Indes, a dédié au conseil d'administration ses « observations sur le passage aux Indes par l'Égypte et à travers le grand désert » (4). Il a raconté, sous forme de lettre à un Anglais de l'Inde, son voyage d'aller de Bombay à Londres en 1778 et, sous la forme de journal, son voyage de retour par Alep, Bassorah et le golfe Persique, donnant les indications les plus minutieuses sur la manière de se conduire pour traverser l'Égypte sans encombre. Dans les deux préfaces des deux éditions successives de cet ouvrage technique, il a rappelé brièvement les précédents de la question de Suez, s'est élevé avec force contre les firmans de la Porte, a blâmé son gouvernement de s'y être soumis et soutenu la nécessité de recourir à la route de la mer Rouge pour la correspondance avec l'Inde et même pour le commerce, si des concurrents étrangers s'en servaient à des fins commerciales. Capper a appuyé son argumentation

(1) F. O., Turkey, 6. Carmarthen, 16 août 1785.

(2) Voir p. 40.

(3) G. TROTTER, *Harbour and road of Suez in the Red sea*, London, 1779. Lieutenant MASCALL, *Plan of the harbour and road of Suez from a survey of Mascall 1777 with some additions by lieutenant Harvey*, London, 1782. W. ROBINSON, *Suez harbour surveyed by capitaine W. Robinson*, London, 1782. L. S. DE LA ROCHETTE, *The North West branch of the Red sea*, London, 1785.

(4) Londres, 2e édit., 1784.

d'exemples tirés de la dernière guerre franco-anglaise. Les Anglais de l'Inde, a-t-il rapporté, avaient été souvent sans nouvelles d'Angleterre pendant huit et neuf mois de suite ; ils n'avaient appris la rupture de leur pays avec l'Espagne que onze mois après le commencement des hostilités en Europe. Longtemps après la signature des préliminaires de paix, mais avant que la nouvelle en fût connue à Madras, il y avait encore eu aux Indes, sur terre et sur mer, des combats, qui avaient coûté la vie à quatre-vingts officiers et à plus de deux mille hommes : ces combats et ces pertes auraient été évités, si la nouvelle de la paix avait été transmise par voie d'Égypte. Pendant la guerre, la nouvelle d'une défaite anglaise, transmise en France par cette voie, était parvenue à Paris en temps utile pour permettre d'envoyer des renforts à Hyder Ali (1) par le cap de Bonne-Espérance ; la même nouvelle, transmise en Angleterre par le Cap, n'était parvenue à Londres que trop tard pour permettre d'en faire autant, et il avait fallu attendre six mois le retour de la saison favorable pour expédier des troupes par mer. De ces exemples topiques, Capper a conclu que l'Angleterre devait pouvoir disposer, pour les dépêches, des trois voies du Cap, de la mer Rouge et du golfe Persique. Il a déclaré inadmissible que les Turcs, après avoir accordé aux Russes le passage des Dardanelles et la navigation de la mer Noire, c'est-à-dire « ouvert la principale porte de leur empire à leurs ennemis les plus avoués et redoutables », refusassent de laisser les Anglais envoyer des paquebots à Suez. Officier, surtout préoccupé d'intérêts politiques et militaires, il s'est peu appesanti sur le commerce. Mais le peu qu'il en a dit s'est inspiré du même esprit pratique et du même sens des réalités. Il a mis en doute que le transport de marchandises d'Inde en Europe, par voie de Suez, avec les nombreux transbordements qui s'ensuivaient, pût jamais revenir aussi bon marché que le transport, sans transbordement, par le cap de Bonne-Espérance. Mais,

(1) Sultan de Mysore, prédécesseur de Tippoo-Sahib.

en fût-il autrement, la voie de Suez fût-elle susceptible de concurrencer dangereusement celle du Cap, au détriment du commerce anglais, il n'en eût pas moins été vain, selon lui, de prétendre la maintenir fermée :

« Allons-nous supposer, écrit-il (1), que les autres nations européennes sont assez aveugles sur leurs intérêts, assez étrangement ignorantes, assez stupidement indolentes, pour ne pas s'en aviser et pour ne pas immédiatement faire leur profit de cette constatation? Alors, puisqu'il n'est pas en notre pouvoir de les régenter, pourquoi nous abstiendrions-nous de prendre notre part de leurs gains? Si les marchandises peuvent positivement être apportées à meilleur marché en Europe par cette voie, le commerce de l'Inde subira infailliblement une autre révolution. Mais il ne s'ensuit nullement que nous n'y conservions pas la même participation qu'aujourd'hui, tant que nous pourrons garder nos possessions actuelles en Extrême-Orient et que l'Angleterre continuera à être ce qu'elle est, la première puissance maritime du monde (2). »

Telle est la thèse, à certains égards prophétiques, qui a été exposée en 1784 à la Compagnie des Indes par un de ses employés. Elle n'a pu prendre à ses yeux que plus de valeur, quand elle a été en partie confirmée avec éclat par la mission et les succès de Truguet. Et elle a dû trouver en Baldwin un avocat encore plus ardent. Baldwin, en effet, est en Angleterre depuis le commencement de 1781, depuis sa fuite du Caire et son orageux séjour à Constantinople (3). En 1785, probablement après la communication donnée par Ainslie à Londres du texte des traités de Truguet, il reçoit un jour de Henry Dundas, président de l'*India Board*, une convoca-

(1) Préface de la 2e édit., p. XVIII.

(2) C'est exactement ce qui est arrivé quand, Ferdinand de Lesseps ayant percé, malgré le gouvernement anglais, le canal de Suez, le commerce de l'Inde a subi la nouvelle révolution qui l'a ramené dans la Méditerranée. L'Angleterre a continué à y prendre sa part prépondérante, parce qu'elle était maîtresse de l'Inde et qu'elle était l'Angleterre.

(3) Voyez p. 140 à 145.

tion à se présenter au siège de cette administration (1). Mis au courant par Dundas des informations parvenues à Londres sur les projets des Français et invité à donner son avis, il lui remet, quelque temps après, un mémoire intitulé : *Speculations on the situation and resources of Egypt*. C'est la synthèse des observations qu'il a faites sur place de 1773 à 1781 (2). Baldwin y étudie brièvement : la position géographique de l'Égypte, son commerce, ses productions et ses ressources, ses moyens d'attaque, ses moyens de défense : l'importance de sa situation pour l'Angleterre, ne fût-ce que par rapport à la correspondance politique et commerciale avec l'Inde ; son importance pour la France ; enfin la conquête de l'Égypte par la France. Sans formuler la proposition de s'en emparer, il réunit là tous les arguments les plus propres à en inspirer le projet. De puissance agressive, l'Égypte n'en a aucune : Ali bey n'a dû ses conquêtes qu'à l'état d'épuisement des contrées qu'il a assaillies ; de victoires, il n'en a remporté aucune. De puissance de résistance, l'Égypte n'en a pas davantage : elle est accessible de tous les côtés, à cause de l'ignorance et du défaut de discipline de ses maîtres actuels ; toutes les avenues en sont ouvertes et aucune n'est gardée. Mais la nature l'a pourvue de moyens de défense, qui, utilisés, permettront de la défendre contre l'assaillant le plus puissant. Une communication avec l'Inde peut être établie, qui créerait un débouché pour les marchandises du Bengale et contribuerait à la prospérité de ce pays ; qui y attirerait, en retour, un afflux d'espèces, le nerf de l'influence anglaise aux Indes ; qui saperait la base du commerce français ; qui ouvrirait une voie rapide à la correspondance, l'âme du gouvernement ; qui, en cas de guerre soudaine, permettrait à l'Angleterre de conquérir les possessions de ses ennemis et de les ajouter aux siennes. « Cet événement est arrivé, affirme ici Baldwin non sans forfanterie, en tout cas sans modestie. L'établissement que j'ai formé dans ce dessein a été le véhi-

(1) Cf. préface de l'ouvrage cité de Baldwin, p. 24-25.
(2) Publié dans l'ouvrage cité de Baldwin, p. 42-79.

cule de notre salut aux Indes orientales ; le véhicule de notre défense dans les Indes occidentales ; l'instrument grâce auquel nous avons gagné le seul équivalent que nous eûmes à offrir dans les négociations de paix ; une circonstance qui nous aida considérablement à sauver notre honneur national (1). » Après cela, conclut-il, il « reste peu à ajouter pour prouver que la communication par l'Égypte est un anneau nécessaire dans la chaîne de notre jonction avec l'Inde » (2). Avant que la guerre de l'Indépendance américaine se fût terminée par la victoire des États-Unis et de la France, Baldwin avait songé à un moyen de détacher la France des États-Unis : et ce moyen eût été de lui reconnaître la possession de l'Égypte, moyennant un arrangement qui eût réservé à l'Angleterre la navigation exclusive de la mer Rouge. Il ne le rappelle, en 1785, que pour montrer combien est grande, à son avis, l'importance de l'Égypte pour la France. L'Amérique émancipée, la seule leçon à retenir de cette réminiscence est celle-ci : « L'Angleterre doit maintenant surveiller d'un œil jaloux les machinations de la France. » Que la Russie et l'Autriche menacent l'Empire ottoman, la France, impuissante à les arrêter, se joindra à elles : « l'Égypte sera le lot naturel de la France. » Si Venise, Gênes, Malte, l'Espagne, alléchées par des espérances de conquêtes pour elles-mêmes, unissent leurs flottes à celle de la France, l'Angleterre les affrontera-t-elle seule? Or, « la France, en possession de l'Égypte, posséderait la clef du commerce du monde ; elle en ferait l'entrepôt de l'univers, la terreur de l'Orient, par la facilité avec laquelle elle y transporterait ses troupes, quand elle le voudrait, en tel nombre qui lui conviendrait, et l'Angleterre verrait ses possessions de l'Inde à la merci de la France ».

(1) Il fait ici allusion aux nouvelles qu'il a pu faire passer aux Indes en 1778 et pour lesquelles il a été remercié par le gouverneur Rumbold. Voyez p. 100.
(2) Cf. ouvrage cité, p. 66.

II

Les propositions de l'India Board et les décisions du gouvernement britannique. — Baldwin consul général d'Angleterre en Égypte. — Les instructions à Ainslie en vue de la mission de Baldwin.

L'impression produite par ce mémoire sur la Compagnie des Indes et sur le gouvernement britannique est suffisamment attestée par la décision prise, en 1786, de rétablir le consulat d'Angleterre en Égypte, supprimé en 1756, d'en faire un consulat général, dont le titulaire serait nommé par le roi, et de désigner, pour remplir ce poste, Baldwin lui-même. Au printemps de 1786, la nomination de Baldwin étant un fait accompli, l'*India Board* et *Whitehall* (1) sont en communication l'un avec l'autre sur les instructions à donner au nouveau consul général d'Angleterre au Caire. Le 19 mai, à la demande de lord Carmarthen, Henry Dundas et ses collègues, lord Walsingham, M. Grenville et lord Mulgrave, lui communiquent leurs suggestions sur le but qu'il convient d'assigner à la mission de Baldwin et sur les directions que doit, en conséquence, recevoir l'ambassadeur du roi à Constantinople (2). « L'objet essentiel de la mission de M. Baldwin au Caire est d'ouvrir une communication avec l'Inde à travers l'Égypte. » A la manière dont ces prémisses sont développées dans la lettre des membres de l'*India Board*, on s'aperçoit que c'est toute la thèse de Baldwin sur la matière, la thèse non seulement de son mémoire de 1785, mais de sa

(1) Siège des ministères anglais à cette époque.

(2) F. O., Class. 24, vol. 1, Egypt. Lettre du 19 mai 1786.

correspondance avec Ainslie entre 1777 et 1780, qui a passé sous leur plume.

Faire cesser — définitivement et sans délai — l'obstruction actuellement mise à cette communication est, selon eux, urgent et nécessaire. Même en temps de paix, il est du plus haut intérêt de pouvoir, en toute saison, profiter des occasions, dont l'Angleterre a bénéficié autrefois et sur lesquelles elle doit pouvoir compter à l'avenir, pour envoyer des dépêches aux Indes sans interruption et maintenir un courant constant de correspondances avec ces lointaines possessions de l'Empire britannique. Ce résultat pourrait être obtenu en se servant alternativement des trois voies du Cap, de Bassorah et de Suez. Les deux premières sont ouvertes aux Anglais ; mais, la troisième leur étant fermée, une interruption matérielle se produit d'avril à juillet. Aucune autre route ne peut cependant être parcourue aussi promptement, en à peu près les deux tiers du temps exigé par les autres. Les interdictions prononcées par la Porte depuis 1777 contre l'usage et la voie de Suez, bien que le gouvernement anglais s'y soit soumis et qu'elles soient applicables à toutes les nations franques, ne peuvent entraîner l'abandon d'un droit que le roi d'Angleterre tient des capitulations de 1675 et sur lequel il est pleinement justifié d'insister en tout temps, plus particulièrement dans le moment présent. Pour constater combien il est inexact que la navigation de la mer Rouge soit, comme le prétend le firman de 1779, réservée exclusivement au « noble pèlerinage de la Mecque », il suffit de se rappeler une stipulation, extraite des articles additionnels aux capitulations françaises de 1673, communiquée par Ainslie à Londres en janvier 1779, et reconnaissant aux vaisseaux français le droit d'apporter des marchandises par la mer Rouge à Suez (1). Il n'est pas non plus fait exception de la

(1) Il s'agit là, ainsi que nous l'avons fait observer, d'un texte qui n'était jamais entré en vigueur, et très probablement d'un projet d'article non accepté par la Porte. Toujours est-il que les membres de l'*India Board*, croyant, comme Ainslie en 1779, que ce texte était authentique, demandaient à lord Carmarthen

mer Rouge dans une convention intervenue, le 24 avril 1784, entre le Grand Seigneur et l'empereur, sur la base des traités de Belgrade (1732) et de Passarowitz (1718) ; pas davantage, dans les traités de la Porte avec la république de Venise. L'assertion contenue dans le firman de 1779 est donc sans aucun fondement et, cela étant, ce firman, que le gouvernement anglais doit faire rapporter, est en contradiction absolue avec les capitulations de 1675. Ces capitulations, qui répètent, confirment et complètent les accords conclus sous les règnes de la reine Élisabeth, de Jacques Ier et de Charles Ier, confèrent, dans les termes les plus explicites et les plus catégoriques, non seulement aux Anglais, mais aux étrangers recourant à la protection britannique, le droit de naviguer et de commercer librement dans toutes les parties de l'Empire ottoman. L'article 4 les autorise expressément à entrer dans tout port turc et à en sortir quand bon leur semble, sans pouvoir en être empêchés ou y être molestés. Les mêmes privilèges sont énoncés par nombre d'autres articles. L'article 43 place les Anglais, en tout et pour tout, sur le même pied que les Français. L'article 27 promet que tout privilège antérieur ou postérieur à ces capitulations, ou accordé par elles, sera maintenu à perpétuité, appliqué et interprété dans un sens favorable à la nation anglaise. L'article 34 déclare qu'il ne sera jamais émis aucun ordre impérial contraire aux clauses de cet acte et l'article 45 stipule que tout ordre qui aurait ce caractère sera non avenu et de nul effet. Si la nation anglaise a jamais manifesté, comme le lui impute le firman de la Porte, l'intention de « se saisir des villes et des territoires et de réduire les habitants en esclavage », comment se fait-il qu'aucun inconvénient ne soit résulté du fait qu'elle possède des factoreries à Constantinople, Smyrne, Alep et ailleurs? Si « la mer de Suez est réservée au noble pèlerinage de la Mecque et qu'y tolérer la présence de navires francs soit attenter à la souveraineté du

d'inviter l'ambassadeur à leur envoyer une copie du traité entier, l'enquête la plus minutieuse n'ayant pu le leur faire découvrir.

sultan et à l'Islam », comment se fait-il que la Porte acquiesce au traité récemment conclu entre le gouvernement du Caire et Truguet, ce dernier agissant sur l'ordre direct de l'ambassadeur de France à Constantinople? Comment se fait-il qu'il y ait eu, en août 1785, dans le port de Suez, un paquebot français venant de Pondichéry et attendant des dépêches d'Europe? Le gouvernement anglais ne peut admettre qu'un tel traité soit conclu à la connaissance de la Porte, avec qui il est en termes de parfaite amitié, dès l'instant que ce traité accorde un traitement préférentiel à une nation rivale et exclut les sujets britanniques de privilèges qui leur sont conférés par les capitulations en vigueur.

Il convient donc d'avertir sir Robert Ainslie de la nomination de Baldwin en Égypte, de son départ immédiat pour son poste, et de la mission, qui lui a été confiée, de négocier sans plus tarder un traité plaçant les sujets britanniques au moins sur un pied d'égalité avec les Français. Ainslie n'aura pas de peine à comprendre les raisons pour lesquelles ce traité sera d'abord négocié avec le gouvernement égyptien. Il n'y a là aucune intention inamicale envers la Porte, aucun manque d'égards pour le rang, ni pour la personne de l'ambassadeur de Sa Majesté. Le choix de cette procédure dépend exclusivement de l'actuel état de faiblesse et de désordre du gouvernement turc : du temps très long qu'une telle négociation prendrait nécessairement à Constantinople ; de l'intervention probable d'une nation concurrente, qui viendrait l'interrompre ; du peu de cas que le gouvernement égyptien fait de l'autorité de la Porte ; enfin et surtout du précédent établi par la récente convention conclue par la France avec Mourad bey, en comptant sur la confirmation et la sanction du gouvernement ottoman. Car, s'il n'avait pas été compté sur cet assentiment, le négociateur de la convention n'aurait pas été le propre délégué de l'ambassadeur de France à Constantinople et il n'aurait pas été stipulé que « les navires français arrivant à Suez *avant la réception du hattichérif impérial* seraient traités

conformément à l'accord intervenu » (1). Il incombe donc à la Porte de conférer aux sujets du roi d'Angleterre les mêmes privilèges qu'à ceux du roi de France. Que si les ministres du sultan démentent d'avoir connaissance du traité de Truguet ou bien y dénient toute autorité à leurs yeux, il leur appartient de donner quelque preuve de leur sincérité et de ne pas tolérer en silence que leur propre firman soit violé, sous l'autorité de l'ambassadeur de France à Constantinople, par une nation avec laquelle ils vivent en termes d'amitié. Sir Robert Ainslie doit donc être chargé d'obtenir de la même manière l'approbation finale de la Porte au traité qu'il s'agit maintenant de passer en Égypte.

En portant son choix sur Baldwin, comme consul général d'Angleterre en Égypte, le roi a choisi (Ainslie doit en être informé) un homme que son expérience met pleinement à même de comprendre la nature et les devoirs de sa charge. Baldwin a promis de s'acquitter de ses fonctions avec le plus grand zèle pour le service public et en oubliant entièrement ses anciens démêlés avec Ainslie. Les membres de l'*India Board* ne doutent pas que, de son côté, Ainslie ne tienne compte uniquement du grand intérêt que le roi et la nation ont en vue de satisfaire par les mesures en projet et ne s'acquitte de son devoir public, sans subir en quoi que ce soit l'influence de dissentiments privés et passés.

Les instructions détaillées de Baldwin devront être communiquées à Ainslie, à qui il y a lieu de donner en outre les directions suivantes. Si la négociation du traité avec les beys vient à échouer ; si, après cet échec, il est reconnu impossible d'en conclure un avec la Porte pour le même objet et de le mettre en vigueur ; si la Porte refuse de révoquer son firman ou de confirmer à la nation anglaise le droit de navi-

(1) Les membres de l'*India Board* étaient dans l'erreur, en croyant à un accord préalable de la Porte et de l'ambassade de France à Constantinople, pour que le gouvernement ottoman donnât après coup son assentiment au traité franco-égyptien. On sait qu'il n'en était rien et que, si Choiseul-Gouffier avait bien escompté l'assentiment de la Porte, il ne s'était pas assuré avant d'envoyer Truguet en Égypte, et n'avait pas pu l'obtenir ensuite.

guer en mer Rouge, l'ambassadeur devra immédiatement et péremptoirement réclamer et accepter un droit de navigation pour les navires portant des dépêches, quand même ce droit serait offert séparément et indépendamment du droit de commercer. Mais il devra prendre garde qu'en aucun édit émis par la Porte ou, *a fortiori*, en aucun acte dont, par sa signature, il rende le roi contractant, le droit de commercer vienne à être abandonné ou mis en question. Faute d'être expressément et pleinement conféré, ce droit doit être au moins passé sous silence.

Pour permettre à Ainslie d'obtenir commodément et rapidement de la Porte la révocation de son firman et l'approbation du traité projeté avec les beys, il sera mis par la Compagnie des Indes à la disposition de l'ambassadeur une somme de 2 000 livres sterling et, ensuite, une somme de 600 livres par an, à employer en présents convenables. Cette somme annuelle est égale à la dépense qu'Ainslie, dans sa correspondance, a indiquée comme nécessaire pour maintenir la communication ouverte pendant un an. Étant donné le peu d'influence que la Porte possède sur les beys, il n'aura certainement pas à dépenser davantage, ni peut-être autant, pour atteindre les deux buts qui lui sont fixés.

Une disposition du traité de Baldwin avec les beys interdira de percevoir un second droit dans quelque port turc que ce soit, après acquittement du droit de douane en Égypte. Si la Porte élève des objections contre cette disposition, Ainslie devra lui faire observer qu'elle est conforme aux articles 31, 51, 52, 60 et 61 des capitulations anglo-ottomanes. Toutefois, peut-être la Porte se montrera-t-elle résolue à ne pas reconnaître la validité du paiement effectué et constaté en Égypte, bien que le port d'Alexandrie soit nommément désigné par les capitulations comme un de ceux où s'acquière l'exemption de droits ultérieurs. Alors, Ainslie pourra, à la rigueur et dans certains cas seulement, admettre cette dérogation.

Comme un article des instructions générales d'Ainslie lui prescrivait de se plier, dans toutes les affaires commerciales, aux directions et aux règles qui lui seraient tracées par la

Compagnie du Levant et de les mettre à exécution ; comme cette Compagnie pouvait juger contraire à ses intérêts commerciaux l'ouverture de la communication avec l'Inde par l'Égypte et inviter Ainslie à y faire obstacle, l'ambassadeur devra être informé, par ordre du roi, d'une réserve expresse, désormais mise à cet article : c'est qu'il ne sera tenu de s'y conformer dorénavant qu'autant que les ordres et les intérêts de la Compagnie du Levant ne seront, en quoi que ce soit, contraires aux intérêts supérieurs de la nation en général, et autant que le gouvernement anglais ne lui aura pas donné d'ordres spéciaux ou ultérieurs, qui le dispensent d'en tenir compte ou en suspendent l'application.

Nul doute qu'Ainslie ne fasse tous ses efforts et ne coopère de la manière la plus cordiale avec Baldwin, pour réaliser les objets de la mission confiée à celui-ci. Cette mission ne pourra jamais être plus efficace, que si la plus parfaite harmonie subsiste entre l'ambassadeur du roi à la Porte et son consul général en Égypte. Le grand point à ne pas perdre de vue est le service du roi et de l'État : celui qui s'en acquitte le mieux est celui qui a le plus de titres à la faveur de Sa Majesté. La fin que les membres de l'*India Board* ont en vue d'atteindre, par les mesures qu'ils proposent, mérite bien qu'aucune peine ne soit épargnée. Ce qui est déjà arrivé peut se reproduire ; or, il suffira, pour marquer toute l'importance de l'affaire, de rappeler le fait auquel l'Angleterre doit la préservation de tous ses établissements de la côte du Coromandel : c'est que la communication avec l'Inde par cette route s'est trouvée ouverte par bonheur au commencement de la dernière guerre avec la France.

Ainslie n'apportera aucun délai à notifier, dans les formes habituelles, la nomination de Baldwin à la Porte et au gouvernement de l'Égypte. Il enverra le plus tôt possible à Londres une copie du traité conclu jadis entre Warren Hastings et Mohammed-Abou-Dahab (1), s'il en a le texte.

(1) Dundas et ses collègues disent par erreur « le traité passé entre M. Hastings et Ali bey vers l'année 1773 ». Il s'agit là évidemment du traité de 1775 entre Hastings et Mohammed bey.

III

Les instructions à Baldwin. — Le projet de traité avec les beys du Caire. — Correspondance et commerce avec l'Inde par l'Égypte.

Telles sont, d'après Dundas et ses collègues, les instructions à donner à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, par rapport à la mission de Baldwin en Égypte. A la lettre où ils en exposent la teneur, pour servir de guide à lord Carmarthen, est joint un projet d'instructions à l'usage du nouveau consul général d'Angleterre au Caire (1).

Ordre sera donné à Baldwin, au nom du roi, de gagner immédiatement son poste. Il surveillera les agissements de la France, les ingérences françaises dans le gouvernement de l'Égypte, et il informera le gouvernement anglais de tout ce qui pourra se passer dans le pays de propre à concerner les intérêts britanniques. Il correspondra avec l'un des principaux secrétaires d'État de Sa Majesté. Il entreprendra sans délai de négocier un traité avec Mourad bey, ou avec quiconque sera à la tête du gouvernement du Caire. Il lui représentera que les Anglais ont été les premiers invités par Ali bey à commercer avec l'Égypte, de leurs établissements des Indes, sous la garantie de l'amitié et de la faveur du gouvernement égyptien. Conformément à cette invitation, la voie avait été ouverte au commerce, les marchandises du Bengale introduites en Égypte, des droits importants payés, les fondations jetées d'une entreprise dispensant la fortune et la richesse à

(1) F. O., class. 24. vol. 1.

travers tout le pays. C'était en raison de cette initiative — dont le promoteur avait été le gouverneur du Caire — que l'Angleterre avait donné ombrage à la Sublime Porte, qu'une prohibition générale avait été émise contre tous navires francs naviguant dans le golfe de Moka et la mer de Suez, que des cargaisons anglaises avaient été pillées, des sujets britanniques emprisonnés et massacrés. Par là avait malheureusement été interrompu un commerce qui, continué, aurait rapporté tant de profits aux beys et aux Anglais. Les beys ne pouvaient donc prétendre à exclure les Anglais d'un privilège auquel ceux-ci avaient un droit de priorité par rapport à toute autre nation et, qui plus est, un droit positif du fait de leurs capitulations en vigueur avec la Porte. Néanmoins, les Anglais étaient disposés à passer un traité avec les beys, pourvu que leur fussent accordés les mêmes privilèges récemment conférés aux Français, la même protection au pavillon britannique, et, au point de vue commercial, le même taux de droits sur toutes les marchandises d'importation et d'exportation.

Baldwin aura pouvoir de conclure le traité réclamé au moyen de ces arguments. A peine signé, le document sera envoyé par lui à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, pour recevoir la sanction de la Porte, dans les mêmes conditions proposées pour le traité récemment intervenu entre Truguet et le gouvernement égyptien. Baldwin s'efforcera de faire confirmer les articles d'anciennes conventions qui ont exclu la double perception de droits de douane par le gouvernement égyptien et par le gouvernement turc. En tout cas, les Anglais devront être, à cet égard, sur un pied d'égalité parfaite avec les Français. Baldwin pourra consentir à ce que soient payés au pacha du Caire, au bey commandant et au grand douanier les droits prévus par le traité de Truguet, dont une copie lui sera remise. Il insistera sur l'assurance qu'aucun navire anglais ne sera visité ni aucun pli ou lettre ouvert, au-dessous d'un certain poids et d'une certaine dimension : c'est là un point sur lequel il ne doit pas

céder. Son attention doit être appelée sur les articles du traité français, qui pourvoient à la sécurité des navires empêchés par quelque accident d'atteindre Suez ou de retourner aux Indes, et qui placent tous vaisseaux, dès le moment de leur arrivée à Suez, sous la protection immédiate du gouvernement égyptien.

Bien que tout ce qui précède doive être inséré dans le traité, il ne doit pas s'ensuivre que les privilèges obtenus par l'Angleterre, en tant qu'ils sont de caractère commercial, doivent obligatoirement être exercés par elle. Il doit, au contraire, être laissé au libre arbitre de la Compagnie des Indes, commerçant sous charte royale, de s'en prévaloir ou non, selon qu'elle jugera à propos. Les avantages qu'il s'agit de lui procurer ne doivent pas lui imposer l'obligation d'une innovation dans son système commercial, mais seulement lui en donner la faculté, si elle en voit l'occasion.

Par contre, l'intention arrêtée de l'Angleterre est de faire un usage immédiat de la communication avec l'Inde par l'Égypte pour la transmission des dépêches publiques dans les deux sens. Par conséquent, si, contrairement à toute apparence, les beys se refusaient à accorder aux Anglais les privilèges commerciaux qu'ils ont consentis aux Français et qu'il est de leur intérêt d'étendre, Baldwin devrait être libre de conclure un traité ou de négocier un accord autorisant la Compagnie à transporter ses dépêches dans ses propres paquebots. Mais il devrait alors prendre garde qu'un tel traité ne contînt aucun article préjudiciable au droit, que le roi d'Angleterre tenait de ses capitulations avec la Porte, de commercer dans les mers du Levant.

Baldwin sera autorisé à tirer sur Londres jusqu'à concurrence de 2 000 livres sterling, pour les besoins immédiats de cette négociation, et de 500 livres sterling par an pour les présents au pacha du Caire, au *cheikh-el-beled* et autres officiers du gouvernement égyptien. Il rendra compte, de temps à autre, de l'emploi de ces sommes et usera avec modération et économie du crédit qui lui est ouvert.

Il tiendra son gouvernement au courant du nombre des navires français employés au commerce entre l'Inde et l'Égypte, des navires d'autres nationalités naviguant sous les couleurs françaises, et, s'il y a lieu, des navires français naviguant sous les couleurs d'un prince mahométan. Il s'enquerra des dispositions convenues, éventuellement, pour la réception à Suez de navires appartenant à une puissance asiatique alliée de la France. Tonnage et caractéristiques de tous bâtiments ; nature et valeur de toutes cargaisons ; prix de vente des marchandises ; opérations faites, le cas échéant, par quelque employé de la Compagnie anglaise des Indes, au moyen de bateaux français ou étrangers ; nombre et noms des paquebots français faisant le service des dépêches entre l'Inde et l'Égypte ; dates de leur départ et de leur arrivée ; noms et grades des officiers qu'ils auront à bord : Baldwin transmettra tous ces renseignements.

Il protégera les personnes et les biens de tous sujets britanniques traversant l'Égypte et la Palestine (1) et naviguant en mer Rouge, par ordre du roi ou de la Compagnie. Des difficultés seront vraisemblablement suscitées par le chérif de la Mecque, à la partie commerciale du plan anglais, parce que la navigation directe jusqu'à Suez fera perdre à ce prince les droits qui sont payés à Djeddah et dont la cour de Constantinople absorbe une part importante. Baldwin cherchera donc à mener à bien son traité de telle manière qu'il puisse rencontrer le moins d'obstruction possible de la part du chérif, tant en Égypte qu'à Constantinople. Il sera autorisé à payer les appointements et les dépenses des divers résidents ou agents à établir à Kosseir, Djeddah, Tor et Gaza (2), frais évalués en tout à 1 000 livres sterling par an pour chacun. Il communiquera les noms de ces agents, qui devront être des indigènes des pays où ils résideront, sûrs et respec-

(1) La mention de la Palestine s'explique par l'itinéraire prévu pour acheminer les duplicata des dépêches, ainsi qu'on verra plus loin.

(2) La mention de Gaza s'explique par la même raison que celle de la Palestine plus haut.

tables, dignes de la confiance qui leur sera accordée et du crédit qui leur sera ouvert.

Tous ses comptes avec son gouvernement devront être établis au cours du change du dollar turc. Il n'acceptera de présents et ne réclamera d'émoluments de qui que ce soit, négociants, passagers traversant l'Égypte, capitaines marchands ni personnages égyptiens. C'est sans charge ni récompense qu'il prêtera son assistance, sa protection, et composera les différends. Il ne fera pas le commerce et ne prendra d'intérêt dans aucune affaire, jusqu'à ce que la Compagnie des Indes, si elle entreprend un commerce par cette voie, lui en ait donné la permission expresse. Jusqu'à ce qu'il y ait été autorisé, il ne percevra, par voie de taxe consulaire, aucun paiement en espèces ni en nature sur les biens ni marchandises, en dehors des droits à fixer par traité, aucun revenant-bon équivalant à une taxe sur le commerce, ni sur les profits de la Compagnie, si celle-ci juge à propos d'ouvrir un trafic par le Caire et Suez. Ses pouvoirs seront définis dans sa commission et tout pouvoir supplémentaire qui pourrait lui être nécessaire lui sera conféré ultérieurement, quand ce commerce sera ouvert, en le mettant autant que possible sur un pied d'égalité avec les consuls exerçant leurs fonctions sous l'autorité de la Compagnie du Levant.

Baldwin maintiendra et défendra, en toute occasion, les privilèges commerciaux de la Compagnie du Levant, qui feront l'objet de toute son attention, autant qu'ils seront compatibles avec le grand objet consistant à ouvrir la communication avec l'Inde. Il correspondra avec l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople et le tiendra au courant de tout. L'un et l'autre seront invités à oublier leurs anciennes querelles et à collaborer cordialement.

IV

La « route par Suez aux Indes orientales ». — Itinéraire et mécanisme de la transmission des dépêches (1786).

A ce projet d'instructions pour Baldwin, soumis à lord Carmarthen par les membres de l'*India Board*, est joint une note intitulée « route par Suez aux Indes orientales », qui indique l'itinéraire et le mécanisme de la transmission des dépêches (1).

Toutes les lettres de la Compagnie des Indes à expédier par Suez seront remises à *Whitehall*, dans le courant des mois d'avril, mai et juin, mais pas plus tard, le 1er août ou tout au plus le 10 étant la date extrême à laquelle un paquebot peut rester à Suez pour les attendre. De Londres, elles seront dirigées, à l'adresse du consul d'Angleterre, sur un port méditerranéen choisi comme port d'attache des paquebots. Ce port est, géographiquement parlant, à choisir entre Marseille, Nice, Trieste, Manfredonia, Venise et Livourne. Les deux premiers sont à exclure, vu l'impossibilité de les utiliser en temps de guerre avec la France, cas où la correspondance par Suez est précisément le plus importante. Trieste et Manfredonia conviendraient parfaitement, mais peuvent également présenter des inconvénients en temps de guerre ; aussi serait-il plus judicieux d'en faire des stations occasionnelles, étant donné que, pendant une guerre, il sera nécessaire de changer, non seulement les jours, mais aussi les points de départ et d'arrivée des paquebots. Livourne et

(1) Foreign Office, class. 24, vol. 1.

Venise ne sont pas sujets à la même objection. Si c'est Livourne qui est choisi, le ministre d'Angleterre à Florence devra se faire délivrer personnellement les dépêches des Indes, faute de quoi elles seraient ouvertes par mesure sanitaire. A Venise, pourra surgir parfois quelque retard au départ du navire. Néanmoins, le temps du trajet total peut être calculé comme suit : de Londres, par courrier, à Venise, environ quinze jours ; de Venise à Alexandrie, en tenant compte des vents régnants en Adriatique et en Méditerranée pendant l'été, vingt jours ; d'Alexandrie à Suez par le Caire, environ six jours ; de Suez à Anjingo, le point le plus proche sur le continent asiatique, vingt-cinq jours, et à Calcutta quarante à quarante-cinq jours ; soit en tout à peu près quatre-vingt-six jours. C'est là un délai largement calculé et qui, si on le porte à cent jours pour l'itinéraire entier de Londres à Calcutta, laisse une abondante marge aux fantaisies du vent et aux accidents.

Après avoir débarqué ses dépêches à Alexandrie, le paquebot ira à Gaza, en Palestine. Car c'est entre la Méditerranée et la mer Rouge qu'il y a le plus de danger de perdre le courrier : des *duplicata* seront donc acheminés de Gaza à Tor ou à Djeddah, qui en sont à peu près à la même distance que du Caire. Des agents, chargés de veiller à la transmission, seront installés dans ces trois ports. Les croiseurs de la Compagnie feront escale dans l'un ou l'autre des deux derniers, pour y prendre les *duplicata*, en allant de Suez à Bombay. La route de Gaza-Tor-Djeddah est jugée par certains tellement préférable à celle d'Alexandrie-le-Caire-Suez que, s'il devait en être choisi une seule, c'est la première qui devrait, selon eux, être préférée. La distance d'Alexandrie à Gaza n'entre pas en ligne de compte, le navire devant, ensuite, faire voile pour Chypres, sans repasser par Alexandrie.

La route de Gaza n'est pas de moindre intérêt dans le trajet d'Inde en Europe que dans celui d'Europe en Inde. L'époque favorable, pour envoyer des lettres de l'Inde en Angleterre, commence en octobre et finit en février. Décembre

est le meilleur moment pour les expédier de tous les établissements, en partant de Calcutta, passant par Madras et finissant par Bombay. Les lettres atteindront Djeddah en à peu près un mois. Là commence la difficulté du voyage. Aussi, en temps de guerre et dans des occasions exceptionnelles, un courrier pourrait-il être envoyé de Djeddah à Tor et de Tor à Gaza, en faisant une économie de temps d'environ dix jours. De Tor à Gaza, il y a cinq jours de route ; de Gaza à Venise, vingt-cinq à trente jours de traversée. Par Suez, il faut compter dix jours de plus, à cause des vents du nord-ouest qui soufflent dans la partie de la mer Rouge située en deçà du Tropique. Encore à cette différence convient-il d'ajouter huit ou dix jours de probable quarantaine au lazaret de Suez, ce qui élève à quatorze semaines la durée totale du trajet jusqu'en Angleterre. Pareille durée réduit à rien ou à presque rien, par rapport à la dépense, l'intérêt du passage par Suez, dans le trajet d'Inde en Europe, un navire pouvant, dans la même saison, accomplir dans le même nombre de semaines la traversée par le cap de Bonne-Espérance. Mais on ne doit pas, en considérant ce résultat, perdre de vue l'avantage considérable réalisé dans le trajet d'Europe en Inde : car les deux parties du plan, l'aller et le retour, se tiennent et forment un seul et même système. Au surplus, à ne considérer que le retour, il ne sera pas indifférent de recevoir à Londres, par voie de Suez, les doubles des dépêches des Indes expédiées par voie du cap ; et cela seul, en temps de guerre, ne sera pas négligeable.

Le paquebot qui aura débarqué à Alexandrie et à Gaza les dépêches d'Angleterre stationnera à Chypres dans la saison où sera attendu le courrier des Indes. Des *duplicata* de toutes les dépêches des Indes devront être débarqués à Kosseir. Les habitants de ce port sont animés de ressentiment envers les Anglais, depuis la dispute qu'ils ont eue avec le capitaine de la frégate *Coventry* en 1780 (1), époque depuis laquelle aucun

(1) Le document analysé ici dit par erreur en 1778 ou 79. En réalité, c'est en 1780 que cet incident eut lieu.

Anglais n'a plus passé par là. Quelques présents convenables devront être faits pour les apaiser. Un agent sera installé à Kosseir, qui acheminera les correspondances par terre à Keneh, sur le Nil, à la distance d'environ 120 milles, et de là par le Nil au Caire, à la distance d'environ 500 milles (1), parcourable en sept ou huit jours. La descente du Nil en bateau économisera au moins quinze jours, sinon trois semaines.

La dépense totale exigée par l'exécution de ce plan sera certainement considérable. Elle paraîtra cependant faible, en la comparant au but à atteindre, à un seul avantage assuré grâce à elle en temps de guerre, à une seule perte évitée. Vouloir établir cette communication tout d'un coup, au moment où une guerre éclaterait, serait illusoire, parce que c'est d'un usage constant et habituel que dépendent ses résultats.

Les frais annuels à prévoir s'élèvent en tout à 5 960 livres sterling, se décomposant en : 1 500 livres sterling pour l'armement et l'approvisionnement des deux paquebots à détacher à Venise ; 1 980 livres sterling pour l'indemnité supplémentaire du consul à Venise, les appointements de Baldwin, le loyer de sa maison, les présents annuels aux autorités égyptiennes, le traitement de l'agent de Baldwin à Alexandrie, le transport des courriers entre Alexandrie et le Caire ; 880 livres sterling pour les émoluments des agents à Gaza, Tor, Djeddah et Kosseir, les présents à distribuer par eux, le transport des courriers entre Gaza, Tor et Djeddah ; 600 livres sterling pour les présents annuels à faire à Constantinople ; 500 livres sterling pour les gratifications aux commandants des croiseurs naviguant de Bombay à Suez et les dépenses de ces bâtiments ; 500 livres sterling pour l'imprévu. A ces frais annuels sont à ajouter 6 000 livres sterling de dépenses à faire une fois pour toutes, se répartissant

(1) Irwin, qui a parcouru ce trajet par voie de terre, l'évalue à environ 330 milles. Bien que le Nil fasse quelques détours, l'évaluation de 500 milles pour le trajet par le fleuve laisse un écart trop considérable avec celle d'Irwin pour le trajet par le désert. L'une des deux est donc erronée.

comme suit : 1 500 livres sterling pour la construction de deux paquebots de 50 tonnes, naviguant à la voile et à l'aviron, s'il en est construit spécialement pour ce service ; 4 000 livres sterling pour les présents exceptionnels à faire à Constantinople et au Caire en vue de la négociation du traité ; 500 livres sterling de présents à distribuer à Kosseir, pour amadouer les habitants.

Ce serait donc, d'après ce budget, moyennant 150 000 francs une fois donnés et 149 000 francs par an que l'Angleterre organiserait et ferait fonctionner, dans les deux sens, cette sorte de ligne postale officielle de Bombay à Venise, par Suez, Gaza et Kosseir.

Encore, si ces débours paraissaient exagérés, était-il possible de les réduire par deux moyens : en ne construisant pas de paquebots spéciaux et laissant au consul anglais à Venise le soin d'acheminer le courrier au gré des occasions ; en admettant les particuliers à se servir de la ligne pour leurs correspondances. On percevrait alors une demi-guinée par lettre, le nombre des lettres devant toutefois, pour ne pas alourdir le convoi dans les trajets par terre, être limité à 1 500 par courrier.

Saisi des propositions contenues dans ces trois communications de l'*India Board*, lord Carmarthen les adopte intégralement. Le projet d'instructions à Baldwin passe, après deux ou trois retouches et éliminations insignifiantes, dans les instructions officielles données par le secrétaire d'État pour les Affaires étrangères au nouveau consul général d'Angleterre au Caire, le 20 juin 1786 (1). Le plan d'organisation et de fonctionnement de la transmission des dépêches par Suez, Gaza et Kosseir est annexé à ces instructions, sans qu'une virgule y soit changée. Le projet d'instructions à Ainslie passe, presque mot pour mot et souvent littéralement, dans les instructions adressées à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople le 1er septembre 1786 : la seule différence

(1) F. O., class 24, vol. 1.

est que l'allusion aux anciens démêlés d'Ainslie avec Baldwin et l'annonce des crédits spéciaux qui lui sont ouverts sont détachés du reste pour former une lettre distincte en date du même jour (1).

Il n'est pas exagéré de parler d'intentions nouvelles du gouvernement anglais, en présence des décisions prises par lui en 1786 : nomination d'un consul général au Caire, négociation d'un traité de commerce avec les beys, ouverture de la communication commerciale avec l'Inde par Suez, usage immédiat de cette voie pour les dépêches, sanction de la Porte au traité anglo-égyptien consacrant ces droits. Par elles-mêmes, et plus encore par les arguments à l'aide desquels elles devront être justifiées à Constantinople, ces décisions constituent un véritable revirement du gouvernement britannique, par rapport à l'Égypte, à la question de Suez et à la mer Rouge. Il suffit, pour s'en rendre compte, de se rappeler son indifférence passée aux efforts des Anglais de l'Inde, à leurs accords avec les beys, à l'application de ces accords ; son acquiescement à l'opposition de la Porte ; son entente avec elle pour maintenir la communication commerciale fermée à tous indistinctement, et son complaisant oubli des droits qu'il tenait des capitulations ; sa résignation à ne pas même pouvoir faire passer des dépêches ; son approbation au refus de la Compagnie du Levant de rétablir un consulat en Égypte ; sa répugnance à traiter directement avec les beys et ses vœux constants pour la restauration de l'autorité effective du sultan. Sur chacun de ces points, il prend le contre-pied de sa propre attitude et de ses propres doctrines. La Compagnie des Indes — ou au moins le *Board* gouvernemental qui la contrôle désormais — l'a précédé sur son chemin de Damas. Il passe outre à l'obstruction de la Compagnie du Levant : rétabli en dehors d'elle, le consulat général du Caire est indépendant d'elle. La communication avec l'Inde devient « le grand objet » de la mission de Baldwin

(1) F. O., Turkey, 7. 1er septembre 1786.

et apparaît dorénavant comme l'intérêt dominant de l'Angleterre en Égypte. Pour satisfaire cet intérêt, il est recouru à une négociation directe avec les beys : qui veut la fin veut les moyens. Les capitulations sont mises à contribution et formellement invoquées auprès de la Porte.

La cause de ce changement de front consiste dans le plan commercial du maréchal de Castries et dans la rumeur de visées politiques françaises sur l'Égypte, dans la mission de Truguet au Caire et dans ses traités avec les beys, dans la campagne diplomatique de Choiseul-Gouffier à Constantinople. Le projet anglais y fait pendant et en est le plus souvent la copie fidèle.

CHAPITRE XI

LE PROJET ANGLAIS DEVANT LE CAPITAN PACHA AU CAIRE ET LA PORTE A CONSTANTINOPLE

I

Ainslie, la Compagnie du Levant et la mission de Baldwin.

Ce n'est pas par les instructions de lord Carmarthen qu'Ainslie a appris la nomination de Baldwin en Égypte. Il en a eu vent par une lettre privée dès le mois d'octobre 1785. Visiblement, bien qu'il en prenne acte sans commentaire, il en est contrarié (1). Il regrette que la personne choisie comme consul ne soit pas Brandi, avec qui il continue sa correspondance, en s'autorisant du doute où il est sur les pouvoirs et les capacités de Baldwin, du reste pas encore arrivé à son poste.

Peu après, la nouvelle lui est confirmée par une lettre de la Compagnie du Levant (2), qui juge la nomination de Baldwin dérogatoire à sa charte. Les administrateurs de cette Compagnie avaient été demander à lord Carmarthen s'il était vrai que Baldwin dût être nommé consul général en Égypte et lui représenter que la nomination des consuls dans les États du Grand Seigneur appartenait, de par sa charte, à la Compagnie du Levant. Lord Carmarthen s'était borné à écouter sans répondre. Là-dessus, les *lords de la Tréso-*

(1) F. O., Turkey, 6. Ainslie, 25 octobre 1785.
(2) *Ibid.*, 7. La Compagnie du Levant à Ainslie, 29 novembre 1785.

rerie, saisis de la question, avaient sollicité l'avis de l'*Attorney général*, qui avait demandé communication de la charte de la Compagnie. L'affaire en était là. La nomination de Baldwin au Caire avait été réclamée par la Compagnie des Indes : mais elle ne pouvait avoir lieu sans l'intervention de l'ambassadeur du roi auprès de la Porte. La Compagnie du Levant espérait qu'Ainslie, connaissant les dispositions de la Porte quant au commerce de l'Inde par Suez, ne ferait rien pour rendre effective cette nomination, provoquée par le dessein d'ouvrir un tel commerce.

Cette protestation et cette requête directe d'une Compagnie, qui a, jusqu'à un certain point, juridiction sur lui, ne laissent pas d'embarrasser Ainslie, à qui le gouvernement n'a encore officiellement fait part de rien. Il reconnaît qu'aux termes d'un engagement pris par lui, conformément aux précédents, envers la Compagnie du Levant, après sa nomination à l'ambassade de Constantinople, il était tenu à ne nommer de consuls, dans les territoires de l'Empire ottoman, que dans l'intérêt du commerce de la Compagnie, et cela sous peine d'une amende de 10 000 livres. Il y a là évidemment de quoi le faire réfléchir. La réflexion lui montre toutefois que, si la nomination d'un consul en Égypte, pour un autre motif que l'intérêt de la Compagnie du Levant, ne pouvait pas dépendre de l'ambassadeur à Constantinople, elle pouvait dépendre du secrétaire d'État pour les Affaires étrangères. Et c'est dans ce sens qu'il répond à la Compagnie et rend compte à lord Carmarthen de sa réponse (1).

Plus tard encore, une seconde lettre de la Compagnie du Levant (2) vient renouveler l'embarras et les scrupules d'Ainslie, toujours sans instructions de son ministre. Très inquiète de la nomination de Baldwin, la Compagnie craint, pour son commerce en Turquie, les effets du ressentiment qui sera causé à la Porte par l'ouverture du commerce de Suez. Partageant cette appréhension et encore ignorant du

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 25 janvier 1786.
(2) *Ibid.*, 7. La Compagnie du Levant à Ainslie, 2 septembre 1786.

caractère impératif des décisions prises à Londres, Ainslie ne se croit pas autorisé à faire, le cas échéant, reconnaître un consul contre le gré de la Compagnie du Levant. Si Baldwin, observe-t-il (1), n'était qu'un agent de la Compagnie des Indes, ses opérations ne pouvaient concerner que lui-même et ses patrons. Mais s'il était consul général d'Angleterre, il ne pouvait être reconnu comme tel qu'à la requête de l'ambassadeur à Constantinople, et cela était contraire aux engagements de ce dernier avec la Compagnie du Levant.

Les scrupules d'Ainslie sont levés et ses dispositions retournées par l'arrivée des instructions de Carmarthen en date du 1er septembre 1786. Protestant alors de son zèle et de son respect pour les ordres du ministre, il promet (2) de s'y conformer strictement, notifie à la Porte la nomination de Baldwin et annonce qu'il sollicitera pour lui *l'exequatur* ou *bérat*, à peine le saura-t-il rendu à son poste. Il lui enverra, en outre, une lettre le recommandant au capitan pacha, pour le moment dictateur de l'Égypte, et, ainsi qu'il en a le devoir, secondera de tout son pouvoir la mission du consul général au Caire. C'est de bonne grâce qu'il accueille le choix, pour ce poste, d'une personne dont il a eu à se plaindre et, ne voulant sans doute pas être en reste de courtoisie avec le ministre, qui s'est donné la peine de le lui expliquer, il atténue complaisamment la portée de ses anciennes sévérités : quand il avait critiqué certains actes de Baldwin, cela ne concernait nullement l'homme, qui lui était inconnu (3).

Les pressions exercées sur l'ambassadeur par les administrateurs de la Compagnie du Levant révèlent l'obstruction à laquelle s'est heurtée de leur part, à Londres, la création d'un consulat général d'Angleterre au Caire, à la requête de la Compagnie des Indes. Elles prouvent également que, si le gouvernement anglais a rencontré, dans le privilège d'une compagnie à charte, le même obstacle que le gouvernement

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 25 septembre 1786.
(2) *Ibid.*, 10 octobre 1786.
(3) *Ibid.*, 25 octobre 1786.

français à ses projets sur e commerce de l'Inde, il a su du moins le surmonter. Il lui a suffi pour cela, — après des discussions et des consultations qui ont cependant retardé de plusieurs mois ses décisions définitives, — il lui a suffi d'un acte du secrétaire d'État pour les Affaires étrangères, procédant à la nomination du consul général en Égypte en vertu de ses pouvoirs ministériels, et de quelques lignes insérées dans les instructions d'Ainslie et de Baldwin, les déliant de l'obligation d'obéir aux ordres de la Compagnie du Levant, quand ces ordres seraient contradictoires aux instructions du ministre. L'intérêt de l'État a prévalu plus aisément sur l'intérêt particulier en Angleterre qu'en France.

La Porte et le corps diplomatique à Constantinople ne sont pas sans s'émouvoir, à la nouvelle de la nomination de Baldwin en Égypte. Même des amis de l'Angleterre font remarquer que, dans la crise actuelle, pareille mesure était peu amicale et dangereuse pour la Turquie. Les ministres du sultan font rechercher la date du dernier *bérat* délivré à un consul anglais au Caire. Aussi, pour ne pas laisser prendre de consistance à cette agitation, Ainslie hâte-t-il les choses. Le consulat d'Angleterre, fait-il dire par son drogman, avait été rétabli en Égypte parce que l'expédition heureuse du capitan pacha faisait espérer le développement du pays sous l'autorité ottomane. Bref, il peut bientôt faire tenir à Baldwin, à Smyrne, où celui-ci fait escale, le *bérat* de la Porte et même une lettre de recommandation du grand vizir pour le gouverneur du Caire (1). En les lui transmettant, il lui conseille vivement de cultiver l'amitié du capitan pacha, dont il lui fait un grand éloge (2). Son avis est que Baldwin attende, avant de rien entreprendre, que l'expédition turque ait abouti, soit à un succès complet, soit à un échec (3).

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 25 octobre 1786.

(2) *Ibid.* Ainslie à Baldwin, 23 octobre 1796.

(3) I n'a pu se procurer le texte du traité passé, en 1775, entre John Shaw, pour Warren Hastings, et Mohammed bey. Mais cette lacune se trouve comblée, Baldwin s'étant procuré le document en Angleterre et en ayant envoyé une copie à lord Carmarthen.

II

Baldwin à Alexandrie. — Retour offensif des beys. — Le capitan pacha ressaisit l'avantage. — La procédure tracée à Baldwin par ses instructions n'est plus possible. — Il en arrête une autre. — Déroute de Mourad et d'Ibrahim (1787).

Embarqué à Portsmouth, le 14 août 1786, sur le *Weymouth*, Baldwin (1), après avoir fait escale à Naples et à Smyrne, où lui ont été remises la lettre d'Ainslie et les pièces nécessaires à sa reconnaissance, arrive à Alexandrie le 19 décembre. Reçu par les autorités locales et par les consuls étrangers avec les honneurs d'usage, il exhibe son *bérat*, qui est lu solennellement devant le *Mékhémé*, sorte de conseil administratif et judiciaire composé de fonctionnaires du gouvernement et de notables de la ville ; un *ilam*, procès-verbal de cette lecture, homologué par le *cadi*, chef de la loi, est transmis au Caire, pour y être ratifié par le pouvoir central. Baldwin attend à Alexandrie la fin de ces formalités, nécessaires pour lui permettre de « déployer le pavillon du roi » et de jouir des droits et privilèges de sa charge. Il attend aussi, pour se rendre lui-même au Caire, que le sort des armes ait prononcé entre le capitan pacha et les beys rebelles, redevenus menaçants (2).

Après ses éclatants et faciles succès de juillet et du début d'août 1786, Hassan pacha avait commencé à éprouver l'ins-

(1) Il écrit à lord Carmarthen le 14 août en demandant qu'une frégate anglaise soit détachée de la station de la Méditerranée pour appuyer sa commission consulaire à son arrivée, et invoque le précédent de Truguet, venu sur un navire de guerre. Mais il ne paraît pas l'avoir obtenu. F. O., Turkey, 7.

(2) F. O., class. 24, vol. 1. Baldwin à lord Carmarthen, 12 janvier 1787.

tabilité de la fortune, plus instable en Égypte que partout ailleurs. L'accueil enthousiaste du Caire lui avait permis de porter l'effectif de son armée de 3 000 hommes environ, qu'elle comptait en débarquant, à près de 40 000, à la tête desquels Ismaïl bey avait poursuivi Mourad et Ibrahim en Haute-Égypte, jusqu'à Assiout. Mais cette poursuite avait déjà harrassé et clairsemé les troupes, très peu disciplinées, d'Ismaïl. Ensuite le siège d'Assiout avait traîné en longueur. Dès novembre 1786, les nouvelles reçues à Constantinople sur la marche de l'expédition avaient fortement entamé la confiance en son complet succès (1). Dans le courant de ce mois, Mourad et Ibrahim avaient réussi à corrompre un grand nombre des Arabes de l'armée assiégeante, qui se plaignaient de ne pas être payés et d'être mal ravitaillés, et, avec le concours de ces transfuges, ils avaient attaqué le camp d'Ismaïl, à la faveur d'une tempête de sable. Environ 2 000 de leurs ennemis avaient été massacrés, chiffre de pertes très rarement atteint dans les combats de l'époque en Égypte ; le reste s'était enfui vers le Caire, poursuivi jusqu'aux portes de la capitale par les beys rebelles et leurs partisans (2). Resté au Caire pendant ces événements, le capitan pacha y avait gouverné de manière à faire regretter l'administration de ceux qu'il en avait chassés. Par le pillage des palais des beys et la confiscation des biens de tous les fugitifs, il avait amassé 30 millions de piastres, qu'il avait pris la précaution de mettre en sûreté à Constantinople, en temps opportun. Accumuler de l'argent et du butin avait été son unique souci. Aussi en était-il arrivé à être honni par la population et par ses troupes, dont il n'avait eu nul soin, autant qu'il avait d'abord été acclamé par elles ; et, quand Mourad et Ibrahim

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 10 novembre 1786.

(2) De Smyrne, le 29 novembre 1786, Baldwin avait écrit à Ainslie que Ismaïl bey et ses partisans avaient été battus en Égypte. Le 25 novembre 1786, Ainslie avait au contraire recueilli à Constantinople la nouvelle (sans doute intentionnellement répandue par la Porte pour masquer les revers de ses partisans) d'une victoire remportée par Ismaïl bey, qui aurait forcé Mourad et Ibrahim à évacuer Assiout et les aurait battus à Guirgeh. — F. O., Turkey, 7.

avaient approché du Caire, habitants ni soldats n'avaient voulu marcher contre eux.

Dans ce pressant danger, Hassan retrouve toute son énergie. « Ferme comme un roc », il rassemble le peuple et le menace du courroux des Ottomans. Baldwin, qui raconte ces journées, place dans la bouche du capitan pacha une harangue à la Tite-Live : « Vous plaignez-vous ou bien êtes-vous abâtardis? Battez-vous et vous serez payés. Mais si vos esprits sont assez égarés, votre foi assez dégénérée, pour que vous souffriez que ces beys livrent votre pays et votre religion à une puissance chrétienne (1) qui les a subornés : alors, pas un de vous ne sera épargné ! La terreur des Ottomans est-elle donc oubliée ! » Que ce soit par ces paroles ou autrement, Hassan, aidé par le prestige que conservait encore le nom turc, recouvre assez d'autorité pour rallier les combattants sous le drapeau ottoman, et les porte en ligne contre les beys. Ceux-ci reculent jusqu'à Ben Yousseff. Les troupes du capitan pacha se retranchent sur les deux rives du Nil, à une demi-journée de marche du Caire (2). Le 1er janvier 1787, elles se mettent en marche, fortes d'environ 30 000 hommes, tandis que leurs adversaires, déjà diminués par la désertion, ne sont pas évalués à plus de 3 000 combattants.

Les instructions de Baldwin lui laissaient sagement le choix du moment propice, pour entamer la négociation du traité qu'il était chargé de conclure. L'incertitude de la situation, au moment de son arrivée en Égypte, lui a déconseillé d'entrer en matière, avant que l'un des deux partis aux prises l'eût

(1) Allusion à la Russie, à cause des compromissions de Mourad et d'Ibrahim avec le consul de Russie, baron de Thonus.

(2) Ainslie écrit de Constantinople, le 23 décembre 1786, que le capitan pacha a déjoué une tentative d'insurrection au Caire, qu'il a repris l'avantage sur les rebelles, après leur victoire sur Ismaïl bey, et que Mourad et Ibrahim ont offert de se soumettre, à condition de garder leurs places. La Porte, ajoute-t-il, a prescrit au capitan pacha d'accepter cette transaction (F. O., Turkey, 7). Si cet ordre a réellement été donné, le capitan pacha, en tout cas, n'en a pas tenu compte, s'estimant dès lors sûr du succès complet. La Porte, dit encore Ainslie dans la même lettre, est fatiguée de cette guerre en Égypte ; aussi ne doute-t-il plus que l'affaire se termine sans changement de principe au régime de la province.

emporté sur l'autre. C'est chose à peu près faite, quand il transmet ces nouvelles à Londres. A moins d'une surprise de la dernière heure, la défaite définitive des beys ne peut plus faire doute.

Bien qu'il ait été prescrit à Baldwin de négocier et de traiter avec quiconque gouvernerait l'Égypte, le plan qu'il a mission d'exécuter, conçu et élaboré à Londres avant que l'expédition du capitan pacha eût fait passer le pouvoir entre les mains de l'amiral ottoman, suppose implicitement l'existence au Caire de gouvernants assez indépendants de la Porte pour qu'un traité, conclu en dehors d'elle, puisse intervenir avec eux. La substitution à des beys, vassaux du sultan, mais en prenant à leur aise avec leur suzerain, d'un grand dignitaire turc, exerçant la dictature par délégation directe de Constantinople, modifie donc en fait les données du problème et n'en rend pas, tant s'en faut, la solution plus aisée.

Baldwin en a conscience de prime abord. Il sent aussi qu'à une situation différente de celle qui avait été prévue, conviennent une tactique, une procédure également différentes. « Si, écrit-il à lord Carmarthen (1), si quelque circonstance vient à exiger le retour immédiat du capitan pacha à Constantinople, — et pareille circonstance pourrait consister dans une petite diversion de la part des Russes, dont les intelligences avec les beys font l'objet de l'allusion contenue dans sa harangue au peuple, — alors les beys peuvent être victorieux et, par suite, plus complètement indépendants. Dans ce cas, mes instructions sont claires et je dois agir. Mais, à défaut de cette diversion ou de tel incident extérieur qui rappelle le capitan pacha, je considère la destruction des beys comme tout à fait certaine. Cet événement rétablira naturellement l'autorité de la Porte en Égypte et, en même temps, les privilèges concédés aux *Francs* par leurs capitulations avec la Porte. Ces privilèges s'étendent, comme le comprend Votre Seigneurie dans les instructions dont Elle

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 12 janvier 1787.

m'a honoré, à tous les objets de ma mission. Dans ce cas, à ce qu'il me semble, il ne me restera qu'à demander au nouveau gouvernement de reconnaître en général et de proclamer publiquement nos capitulations ; de confirmer le plein et libre exercice, dans toute leur extension, des privilèges qu'elles nous confèrent ; enfin de déclarer que tel est notre droit et que toutes les autorités et toutes les classes de la population doivent se prêter à nous en laisser faire l'usage permis et ordonné. Voilà ce que je demanderai ; et, sous l'exécution de cette garantie, nous pourrions, je crois, exercer notre prétention au droit de naviguer dans toutes les parties de la mer Rouge, dans la mesure qu'il plaira à Votre Seigneurie de déterminer ensuite. Votre Seigneurie me permettra de soumettre à son appréciation s'il ne conviendrait pas que l'ambassadeur du roi à Constantinople signifiât à la Porte le désir de Sa Majesté de voir les navires britanniques venir à Suez, et invoquât en même temps les immunités de nos capitulations en leur faveur. Que si pareille démarche impliquait une question portant sur notre droit, ne vaudrait-il pas mieux alors commencer par faire venir des navires à Suez et, en cas de réclamations de la Porte, faire affirmer par l'ambassadeur du roi notre droit à agir de même dans toutes les occasions? Je présume qu'il n'en résulterait aucune conséquence fâcheuse, mais au contraire un complet succès. Je suis sûr que l'influence et le talent de l'ambassadeur peuvent venir à bout de ceci. »

Ainsi, dans l'hypothèse, désormais plus que probable, où les beys seraient mis hors de cause, plus de traité, pour lequel font défaut les contractants prévus ; une énergique démarche auprès du capitan pacha, afin qu'il reconnaisse aux Anglais le droit, résultant des capitulations, de fréquenter Suez et la mer Rouge ; une prompte entrée en scène de l'ambassadeur d'Angleterre à la Porte, formulant la même exigence auprès d'elle, à moins qu'il ne paraisse préférable d'user d'abord du droit contesté et de ne l'affirmer qu'après à Constantinople : telle est, selon Baldwin, la méthode indiquée par les circonstances.

Il est, en outre, résolu à se prévaloir, auprès de Hassan, du consentement et de l'appui d'Ainslie. Il y voit un moyen, auquel l'ambassadeur ne pourra que souscrire, de donner plus de poids à sa requête et une simple anticipation sur le concours dont il a reçu de lui la promesse. Il met Ainslie, comme Carmarthen, au courant de ses intentions ; lui annonce qu'il revendiquera la plénitude des droits accordés aux Anglais par les capitulations, y compris celui de commercer avec l'Inde par Suez ; lui demande, par deux fois, d'intervenir à Constantinople et de l'aider à obtenir le résultat pour lequel il a été envoyé en Égypte (1).

Les Français n'avaient pas encore mis en application leurs traités de 1785. Mais toutes leurs dispositions étaient prises pour en recueillir les fruits, quand était survenue l'expédition du capitan pacha. « Ils avaient, rapporte Baldwin (2), formé en France une compagnie au capital de 15 millions de livres pour mener à bien leur entreprise ; nommé un agent en Égypte dans la personne de M. Magallon, qui a déjà acheté beaucoup de maisons et de magasins, pour loger les passagers et entreposer les marchandises de la compagnie. Ils attendent à Suez, dans quelques semaines, des navires chargés de marchandises, si la nouvelle du changement et du trouble arrivés dans le système de l'Égypte ne les effraye pas. » Aux yeux de Baldwin, qui ignore les entraves mises, en France même, à l'exécution du projet commercial français (3), seul l'événement local qui ajourne la négociation d'un traité anglo-égyptien peut encore suspendre l'application des accords de Truguet et des beys.

Sans être encore sur les rangs, d'autres concurrents, Hollandais, Vénitiens, Impériaux, sont prêts à s'y mettre. L'objet de la mission de Baldwin n'a pas tardé à être pénétré par leurs consuls (4). A peine a-t-il débarqué à Alexandrie, que

(1) F. O., Turkey, 8. Baldwin à Ainslie, 13 janvier et 9 février 1787.
(2) F. O., 24, 1. Baldwin, 12 janvier 1787.
(3) Voyez p. 189.
(4) « Est arrivé ici, depuis le mois de décembre, M. George Baldwin, consul

le consul de Hollande lui dit avoir reçu l'ordre de le suivre dans toute action tendant à ouvrir un commerce par la mer Rouge. Le consul de Venise, le consul impérial se montrent impatients de concourir avec lui à toute démarche en vue de ce but. Avec tous, il se défend d'être investi d'une telle mission. « Je ne sache pas, observe-t-il (1), que nous ayons besoin de leur concours. » C'est seul qu'il abordera le capitan pacha, le jour où la déroute de Mourad et d'Ibrahim sera complète.

Elle l'est bientôt. Le 4 février 1787, les beys rebelles sont battus à Samhud, près de Guirgueh, puis poursuivis et repoussés, n'ayant plus avec eux qu'environ quatre cents mameluks, au delà des cataractes du Nil, en dehors des frontières de l'Égypte. Une garde suffisante est laissée en Haute-Égypte pour s'opposer à un nouveau retour offensif des vaincus (2). A la fin de février, le pouvoir de Hassan, un instant fortement ébranlé, est donc rétabli et affermi. Sans doute, ses derniers succès étant dus autant et même plus à la désertion parmi ses adversaires qu'à la force de ses armes, une nouvelle révolution est-elle à prévoir à bref délai, si la Porte ne fait pas bonne garde. Mais, pour le moment, l'autorité du sultan n'en prévaut pas moins en Égypte, où commande en maître absolu son grand amiral.

général de Sa Majesté britannique, et agent de la Compagnie des Indes, qui a déployé sur cette Échelle son pavillon consulaire... On donne pour certain qu'il doit tenter de tout son pouvoir d'introduire le commerce de sa nation dans la mer Rouge, commerce qu'elle avait par le passé, et qu'elle a perdu il y a neuf ans, en raison du pillage que firent les Arabes de sa caravane, dans le passage de Suez au Caire, avec la complicité malicieuse des perfides beys... L'Angleterre, par jalousie des Français, qui ont depuis longtemps formé le plan de ce commerce et qui n'ont rien épargné pour l'exécuter, doit naturellement vouloir au moins être mise en condition de parité, si elle ne peut réussir autrement. Il paraît que la Porte serait disposée à contenter les deux nations. Les Anglais pourtant feront, réussissant, un commerce plus florissant, parce qu'ils ont toutes les matières nécessaires dans leurs établissements, tandis que les Français sont obligés de recourir aux Anglais pour divers articles... » (Arch. de Venise. Cinque savi alla Mercanzia. Consuls. Alexandrie. Stefano Cigovitch, consul vénitien. 12 mars 1787, liasse 607.)

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 12 janvier 1787.

(2) F. O., 24, 1. Baldwin, 11 avril 1787.

III

Baldwin au Caire. — Sa requête au capitan pacha. — Échappatoire par laquelle celui-ci se tire d'affaire. — Arrivée à Suez de la *Vénus*. — Peine de Magallon à la faire recevoir. — Rosily et Rambure au Caire. — Magallon et Mure se concilient les beys nouveaux et anciens. — Baldwin cherche à gagner les créatures du capitan pacha. — La parole à Ainslie.

Aussitôt ce résultat acquis, Baldwin quitte Alexandrie, en y laissant, en qualité de vice-consul, un nommé Thomas Turner (1). Le 24 février, il arrive au Caire, d'où Hassan n'a pas bougé, ayant, selon son habitude, confié à Ismaïl bey la conduite des opérations en Moyenne et Haute-Égypte. Reçu, le 6 mars, en audience publique d'arrivée, il s'adresse en ces termes au capitan pacha (2) : « La réputation de vos armes et les promesses d'ordre que votre gouvernement apportent au pays ont déterminé le roi d'Angleterre, mon très gracieux souverain, à me nommer son consul général en Égypte, pour remettre en vigueur les droits appartenant à ses sujets, conformément à ses sacro-saintes capitulations avec la Sublime Porte, particulièrement le droit de naviguer en mer Rouge et de fréquenter tous les ports situés sur les côtes de cette mer. En conséquence, je demande à Votre Excellence de proclamer la volonté de la Sublime Porte que tous fonctionnaires du gouvernement et tous sujets vivant sous sa loi secondent et assistent la nation britannique dans le libre exercice des droits dont elle jouit. » A cette requête Hassan réplique, non sans habileté. Certes, sa protection ne ferait défaut aux Anglais en rien de ce que leur garantis-

(1) F. O., Turkey, 7. Ainslie, 23 décembre 1786.
(2) F. O., 24, 1. Baldwin, 11 avril 1787.

saient les capitulations ; mais, quant au droit d'aborder à Suez, il serait heureux de recevoir de la Porte quelque indication ultérieure, lui prouvant qu'elle y consentait. En ce qui le concernait, au plus léger témoignage de l'assentiment du gouvernement turc, que l'ambassadeur pourrait transmettre à Baldwin, il s'empresserait d'acquiescer au désir du consul général. Tant qu'il resterait en Égypte, personne ne molesterait les Anglais et, à son départ, il donnerait les ordres nécessaires pour assurer leur sécurité dans la suite. « La solution de l'affaire dépend de l'ambassadeur du roi à la Porte », conclut laconiquement Baldwin, en rendant compte à Londres de cette réponse évasive.

Non qu'il renonce lui-même à s'occuper de l'affaire. Apprenant qu'un navire franc était signalé en mer Rouge et prévoyant le cas où il s'agirait d'un vaisseau anglais, il entreprend de ménager aux arrivants une réception favorable. Dans un second entretien avec le capitan pacha, le 26 mars, il invoque les capitulations anglo-turques en faveur de ce navire, qu'à tout hasard il a pris le parti de supposer anglais. Après quelque hésitation sur ce qu'il avait à faire : « Que le bateau arrive, s'écrie Hassan ! Il ne lui sera fait aucun mal (1). »

Il se trouva que c'était une frégate française, la *Vénus*, commandée par le comte de Rosily. Ancien compagnon de Kerguelen dans son voyage aux terres australes et du bailli de Suffren dans sa campagne aux Indes (2), le futur amiral Rosily avait été chargé par son chef, d'Entrecasteaux, d'une mission scientifique et commerciale dans la mer Rouge, le golfe Persique et les mers de Chine. Il devait faire des observations et nouer des relations sur les côtes qu'il longerait et, en ce qui concernait l'Égypte, se renseigner sur les dispositions des beys, dont l'éclipse momentanée n'était pas connue aux Indes au moment de son départ, et s'employer à nous les rendre favorables (3). La *Vénus* était partie de Calcutta

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 11 avril 1787.
(2) Cf. Paul Masson *op. cit.*, dix-huitième siècle, p. 580.
(3) Voyez notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 169-170

en novembre 1786 et, après avoir fait escale à Pondichéry, Tillichéry, Mahé, Moka et divers ports de la mer Rouge, était arrivée à Suez dans les premiers jours d'avril 1787.

Magallon sollicite aussitôt du capitan pacha l'escorte nécessaire au transport des passagers et des dépêches. Éconduit, il place sous les yeux de Hassan la « lettre d'amitié » que Choiseul-Gouffier avait, en 1785, obtenue de lui en faveur des « navires et sujets français qui iraient et viendraient par la mer de Suez » (1). Le capitan pacha objecte que l'ambassadeur avait abusé de sa complaisance, en lui faisant prendre un engagement contraire aux intentions de la Porte. Puis, comme Magallon insiste, il déclare ne rien vouloir décider avant d'avoir consulté les négociants indigènes faisant le commerce entre Suez, Moka et les Indes. Voici donc Magallon en campagne pour faire émettre à ces négociants un avis favorable. Il l'a obtenu d'eux et la réponse de leur *cheikh* a déjà été transmise à Hassan, quand un fanatique, prenant la parole, s'écrie que les Français accapareront tout le commerce de la mer Rouge, de Moka et de l'Inde, réduiront à la misère le chérif de la Mecque et finiront par s'emparer du pays même. Le capitan pacha, que certain Égyptien ou Turc malintentionné s'est plu à embarrasser en lui mettant entre les mains le firman de 1779 (2), s'abrite derrière les objections d'un fanatique isolé, pour passer outre à l'opinion de la majorité, exprimée par le *cheikh* de la corporation. Finalement, après de nouvelles instances de Magallon et sur l'assurance que la frégate ne contenait pas de marchandises, il consent à laisser envoyer des provisions à Suez et venir au Caire passagers et dépêches. Encore prescrit-il que la *Vénus* s'en aille le plus tôt possible. Rosily et un officier-courrier,

qui renvoie à des lettres du consul général Mure (Alexandrie) des 4 mai et 20 juin 1787 (Arch. Aff. étr., correspondance consulaire), à une lettre de Rosily au ministre de la Marine (31 mars 1787) et à une lettre de Rosily à Monge, 1798 (Arch. du ministère de la Guerre).

(1) Voyez p. 172.

(2) C'est Baldwin (11 avril 1787) qui donne ce renseignement. Pour les autres circonstances de l'incident, nous suivons les lettres du consul général Mure et de Rosily.

M. de Rambure, qui passait en France, se rendent alors au Caire. Le premier ne tarde pas toutefois à rejoindre son bâtiment, qui lève l'ancre, emportant les dépêches apportées à Alexandrie, en mars précédent, par le *sloop* de guerre *Flèche*, commandé par M. de Truguet, frère du négociateur des traités de 1785 (1).

Baldwin a été au courant des difficultés éprouvées par Magallon pour faire recevoir la *Vénus* à Suez et débarquer ses passagers. Il a rencontré Rambure au Caire, causé avec lui et obtenu de lui des renseignements sur la situation aux Indes. Il n'a rien fait pour contrecarrer les efforts de Magallon. Car il a jugé, avec raison, que la réception à Suez d'un navire *franc*, fût-il français, était une circonstance essentiellement favorable à l'objet de sa propre mission, un précédent auquel il n'avait qu'à gagner (2).

Il n'a pas su, par contre, que, pendant le court séjour de Rosily et après son départ, Magallon au Caire et Mure à Alexandrie avaient travaillé à se concilier les nouveaux officiers placés par le capitan pacha à la tête du gouvernement et réussi à les convertir au commerce que les Français se proposaient de faire par Suez. Magallon obtient alors d'Ismaïl bey, *cheikh-el-beled* du Caire, une lettre adressée aux autorités françaises de l'Inde, les engageant à expédier à Suez des bâtiments chargés de marchandises, et leur promettant sa pro-

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 11 avril 1787.

(2) L'écho de cette affaire parvient au consul de Venise à Alexandrie, qui en rend compte à sa République comme il suit : « La frégate royale française la *Vénus* est arrivée à Suez le 1er avril, pour se rendre compte de la situation en Égypte et accélérer le projet de liberté de la navigation et du commerce dans la mer Rouge... M. Magallon, négociant français établi au Caire, aussitôt reçue la lettre du commandant de la frégate, s'est rendu chez le capitan pacha pour lui en faire part... M. Magallon s'étant adressé à son consul ici (Alexandrie), celui-ci s'est empressé de se rendre au Caire, s'est présenté à l'amiral, et maintenant nous apprenons que tant la nation française que l'anglaise auront la liberté de commercer avec l'Inde par la mer Rouge, objet pour lequel se trouvait au Caire depuis deux mois M. Baldwin, consul général, qui n'est de retour ici que depuis hier soir, mais qui ne laisse rien transpirer, si ce n'est en disant que, si les Français font ce commerce, les Anglais le feront aussi. » (Arch. de Venise. Cinque savi alla Mercanzia. Consuls. Alexandrie. Consul vénitien Stefano Cigovitch, 11 mai 1787, liasse 607.)

tection, comme celle de quiconque participerait au gouvernement de l'Égypte. Il pousse la précaution jusqu'à s'assurer également des bonnes dispositions de Mourad et d'Ibrahim, au cas où ceux-ci reviendraient au pouvoir (1).

Sans oser encore demander à des Égyptiens de se compromettre avec lui, Baldwin, pourtant, cultive aussi les sympathies intéressées des créatures du capitan pacha. Il les a trouvées, dit-il, disposées à favoriser les intérêts de la nation britannique et compte recueillir les preuves de leur sincérité. Mais, comme il connaît son monde, il ne s'en remet pas à cette seule garantie. Son entrée en fonction lui est une occasion de répandre quelques présents sur ce qu'il appelle « la cour » du capitan pacha, sur ces gens en place, vers qui se tendent, pleines d'or, les mains des concurrents européens en quête de la même faveur. Grâce à cet argument, et encore qu'il ait affaire « au plus barbare et inconstant assortiment de personnes que puisse produire ce pays ou aucun autre », il se fait fort de pourvoir sur place à l'exécution matérielle du projet de communication avec l'Inde, pourvu toutefois qu'Ainslie réussisse auprès de la Porte. Cette condition, dont la réalisation eût résolu le problème, enlevait beaucoup de valeur à ce dont Baldwin répondait quant à lui.

(1) Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Alexandrie, Mure, 20 juin 1787.

IV

Négociations d'Ainslie avec la Porte. — Largesses et déconvenues. — Critiques et railleries contre Baldwin. — Mésintelligence entre ambassadeur et consul. — L'affaire stationnaire.

Ainslie, à Constantinople, ne s'est pas hâté d'agir. Le succès de la négociation du Caire devant dépendre dans une large mesure — il est le premier à en convenir — des résolutions que prendra la Porte, il saisit le prétexte de la fête de Mahomet pour envoyer au grand vizir, aux principaux favoris du sultan et au drogman du capitan pacha de petits présents d'une valeur de 1 000 piastres (1). Le terrain ainsi préparé, il essaye, à la suite d'un entretien avec le grand vizir sur la question de la mer Noire, d'introduire dans la conversation le sujet de l'Égypte : son interlocuteur se dérobe, alléguant que la situation y est encore trop incertaine pour qu'on puisse parler de l'avenir (2). Le sujet de Suez et de la mer Rouge n'a pas été abordé de nouveau, quand, en mai 1787, une lettre de Baldwin apprend à Ainslie l'arrivée de la frégate française la *Vénus*.

L'ambassadeur cherche aussitôt à connaître l'impression des ministres du sultan. N'y étant pas parvenu, à cause d'une fête musulmane qui a absorbé le temps de ces pieux personnages, il y supplée par des suppositions qui se confondent avec

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 11 janvier 1787.

(2) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 25 avril 1787. Tel paraît être aussi l'avis d'Ainslie, qui rapporte, le 25 mai, que les troubles se sont pas finis en Égypte : que tous les beys, même ceux qui ont été nommés par le capitan pacha, redoutent le renversement total du régime des mamelucks et font une sourde opposition au projet de division du pays en cinq pachaliks.

ses propres espoirs : le gouvernement du Caire et le capitan pacha n'avaient pas, croit-il, été contents d'une initiative qui coûterait cher à la factorerie française ; le drogman de Hassan lui avait assuré que son maître empêcherait le passage des dépêches ; la Porte serait, elle aussi, très irritée. Si, comme le faisait craindre une lettre de Baldwin, des navires anglais du Bengale étaient attendus à Suez, et que Baldwin, sans s'être concerté avec lui, eût incité des spéculateurs à faire une telle expédition, il n'en essairait pas moins d'écarter tout obstacle à Constantinople, mais ne répondait de rien (1).

Plus d'une semaine s'écoule encore avant qu'Ainslie se décide à aborder le reis effendi. L'Angleterre, lui représente-t-il (2), défendait à ses sujets de fréquenter les ports de la mer Rouge au delà de Moka ; mais, si le droit de naviguer au nord de ce port était accordé aux Français, elle réclamait le même droit. Demande toute conditionnelle, bien différente de celle que ses instructions lui prescrivaient de présenter sur la base des capitulations, et que Baldwin l'avait pressé de formuler sans délai. Encore cette timide déclaration est-elle reçue par le reis effendi avec feinte surprise et mauvaise humeur. Sans doute, reconnaît le ministre turc, l'Angleterre avait-elle droit à l'égalité de traitement ; mais la Porte n'avait aucune intention de consentir à l'ouverture de Suez ; Choiseul-Gouffier n'avait pas osé lui annoncer l'arrivée de la *Vénus;* deux messagers avaient été envoyés de Constantinople au capitan pacha, avec ordre de couper court à cet abus. Éconduit par le reis effendi, Ainslie s'adresse au grand vizir ; mais il se borne toujours à invoquer l'exemple de la France et à protester contre un traitement de faveur fait à une rivale, sans réclamer pour l'Angleterre un droit positif. Aussi son interlocuteur se défait-il de lui avec cette réponse, qui est une redite : « Tant que je serai grand vizir, la France n'obtiendra, ni la navigation de la mer Rouge, ni celle de la

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 25 mai 1787.
(2) *Ibid.*, 9 juin 1787.

mer Noire. » Ainslie prend acte, mais ne souffle pas mot des capitulations, ni du droit qu'elles confèrent à l'Angleterre, comme du reste à la France. Négligeant cet argument primordial, il attend, pour continuer la conversation, de savoir comment l'affaire de la *Vénus* s'est terminée au Caire et si d'autres navires sont arrivés à Suez. Ces circonstances influeront, dit-il, sur son attitude.

Elles sont bientôt connues de lui : si la *Vénus* n'a pas été suivie à Suez par d'autres navires, du moins passagers et dépêches ont-ils pu parvenir au Caire et à Alexandrie. Cette nouvelle dissipe les complaisantes illusions d'Ainslie sur le mécontentement et l'inébranlable opposition du capitan pacha. Déconcerté, il passe d'un extrême à l'autre et se demande si Hassan n'a pas accordé à divers consuls le droit de navigation dans la mer Rouge, laissant à ceux qui exerceraient le pouvoir en Égypte après lui le soin de se tirer d'affaire (1). Et, stimulé par ce soupçon, aussi peu justifié que ses précédentes illusions, il revient à la charge auprès du grand vizir. Il emploie, dit-il, tous les arguments possibles pour obtenir au moins l'accès à Suez des navires portant des dépêches : les dispositions favorables qu'il prête au capitan pacha envers cette navigation, l'intérêt de la population égyptienne, l'avantage pécuniaire. Mais des arguments que lui-même énumère (2), reste toujours exclu le principal : les capitulations. Il éprouve évidemment une indicible répugnance et un naturel embarras à soutenir, sur ce point, une thèse diamétralement opposée à celle qu'il a défendue par le passé. L'omission n'en change pas moins tout le caractère de l'intervention anglaise, qui ne se présente pas comme une revendication. Dès lors les échappatoires sont encore faciles au grand vizir. L'affaire, objecte ce ministre, était beaucoup plus compliquée qu'Ainslie ne le pensait ; il ne pouvait pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir mis par terre ; tant qu'un nouveau gouvernement ne serait pas solide-

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 25 juin 1787.
(2) *Ibid.*, 10 juillet 1787.

ment établi en Égypte, celui des mameluks ne pourrait pas être considéré comme abattu ; le capitan pacha n'oserait pas désobéir aux instructions qu'il avait emportées de Constantinople et aux ordres qui lui avaient été envoyés depuis lors, relativement aux tentatives françaises ; son apparente tolérance n'était que concession à la nécessité, car il ne disposait pas de forces suffisantes pour s'opposer à l'arrivée à Suez d'un navire de quarante canons ; lui-même, grand vizir, ne pouvait encourager aucune dérogation à un décret solennel, pris sur l'avis conforme du Divan et signalé par le corps des ulémas comme étant d'une importance capitale pour la religion ; il y penserait cependant et en reparlerait avec Ainslie (1). Encore que diluée en beaucoup de mots, la fin de non-recevoir n'en est pas moins explicite. Faute d'avoir revendiqué pour son pays un droit positif et conventionnel, l'ambassadeur d'Angleterre s'est fait éconduire, avec l'assurance que le capitan pacha ne passerait pas outre, en faveur des Français, aux volontés de la Porte, et avec la vague promesse de réfléchir à la question et de reprendre la conversation.

En attendant la réalisation problématique de cette promesse, Ainslie cherche à se concilier, par de nouvelles largesses, le reis effendi, son secrétaire, son drogman et le trésorier privé du grand vizir. A l'occasion du Ramadan, il offre au premier une montre en or avec chaîne, aux trois autres des montres en or. Il lui en coûte 2 100 dollars. Ses présents sont bien accueillis ; mais sa requête ne l'est ni mieux, ni plus mal qu'auparavant. On a essayé de rouvrir la question, lui font dire les bons apôtres dont il a garni le gousset ; mais elle n'est pas encore mûre : mieux vaut pour lui l'ajourner. « Je m'y attendais », conclut philosophiquement Ainslie, qui n'en est pas à quelques montres près. L'horlogerie — pendules et montres — est l'artillerie diplomatique, lourde et légère, des ambassadeurs à Constantinople en ces heureux temps.

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 10 uillet 1787.

Sans paraître s'apercevoir qu'on le traîne lui-même en longueur, il commence à s'en prendre à Baldwin de s'être laissé berner par le capitan pacha. Aveugle sur le jeu dilatoire que pratiquent avec lui les ministres ottomans, il lit au contraire très distinctement dans celui que Hassan a joué avec le consul anglais au Caire. « Que l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, avait dit le capitan pacha à Baldwin, me transmette, au besoin par votre intermédiaire, un témoignage de l'assentiment de la Porte à vos prétentions. » Voilà, observe Ainslie, qui prouve bien que Hassan ne veut rien prendre sur lui. Car un témoignage de l'assentiment de la Porte, ce ne serait ni plus ni moins qu'une révocation du firman impérial de 1779, ou au moins une autorisation du grand vizir : toutes choses qui opéreraient leur effet sans que le capitan pacha y fût pour rien. Baldwin s'était donc fait éconduire. Prenant les Turcs pour des lourdauds, il avait été dupe de la finesse et peut-être de la cupidité de Hassan. Le vieux forban n'avait-il pas essayé de se faire promettre par lui une paire de pistolets anglais, alors qu'il en avait déjà soutiré deux à Ainslie, l'une montée en or et l'autre en argent? Et l'ambassadeur, oubliant son infructueuse distribution de montres aux ministres du sultan, raille le consul de n'avoir pas su percer à jour l'astuce d'un grand amiral, quémandeur de pistolets! L'apologue de la paille et de la poutre trouve quelquefois son application d'ambassadeur à consul (1).

D'abord contenues, plutôt que dissipées, les anciennes préventions d'Ainslie contre Baldwin n'ont pas tardé à reparaître. Leur coopération n'a pas conservé longtemps cette cordialité, à laquelle leur gouvernement les avait instamment conviés. Chacun décoche des traits à l'autre, dans ses rapports à Londres. Telle est, dit Ainslie, l'irrégularité qu'il constate dans la correspondance de Baldwin, qu'il peut se demander si les Turcs ou les Français n'interceptent pas les lettres du consul anglais au Caire (2). Au même moment, Baldwin se

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 10 juillet 1787.
(2) *Ibid.*, 24 juillet 1787.

plaint que toutes ses lettres à Ainslie restent sans réponse (1) et s'en déclare extrêmement mortifié. Le consul d'Angleterre à Smyrne, Hayes, a-t-il écrit à Ainslie : « Il y a peu d'apparence que M. Baldwin réussisse dans l'objet même de sa mission? » « Ce n'est pas ma faute, remarque l'ambassadeur, si l'objet même de la mission de M. Baldwin est connu dans tout l'Empire (2). » Apprend-il que le capitan pacha a été blâmé pour avoir permis aux passagers de la *Vénus* de débarquer et de traverser l'Égypte? Il s'en prévaut pour démontrer combien avait été illusoire l'assurance de Hassan à Baldwin, d'accueillir la requête anglaise « au moindre témoignage du consentement de la Porte ». Le capitan pacha avait bien manœuvré : il savait ne pas devoir demeurer longtemps en Égypte, n'avait jamais fait souffler mot à Ainslie de l'affaire de Suez, entièrement abandonnée par lui à la Sublime Porte, et s'était débarrassé à peu de frais du consul d'Angleterre au Caire (3). Ainsi en jugeait l'ambassadeur, plus clairvoyant quand il s'agissait de Baldwin que lorsque lui-même était en cause.

Devant la Sublime Porte, l'affaire n'avance toujours pas. Elle ne saurait être résolue, déclare Ainslie (4), tant que la situation intérieure en Égypte ne sera pas éclaircie : terme qui peut ne pas être prochain, dans un pays où les coups de théâtre et les changements à vue sont la normale. Aussi l'ambassadeur n'en attend-il pas l'échéance pour poursuivre sa négociation. Il graisse encore la patte à quelques personnages enturbannés et demande une conférence pour délibérer sur la question (5). Le plus grand secret, dit-il, est nécessaire au succès d'une tentative contre laquelle Français, Russes, Autrichiens sont aux aguets. Lui-même donne l'exemple de la discrétion, en cessant pendant plus d'un mois de tenir son gouvernement au courant. Quand, à la fin d'octobre, il

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 juillet 1787.
(2) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 24 juillet 1787.
(3) *Ibid.*, 10 septembre 1787.
(4) *Ibid.*, 24 juillet 1787.
(5) *Ibid.*, 10 septembre 1787.

rompt le silence, c'est pour annoncer qu'il a fait beaucoup de progrès : il a envoyé à la Porte un mémoire demandant la liberté de transit par l'Égypte pour les dépêches et la liberté de navigation dans la mer Rouge pour les paquebots venant à Suez les prendre ou les apporter. S'il réussit, le firman de 1779 n'existe plus, au moins en ce qui concerne les Anglais : et il a bon espoir de réussir (1). Mais sans doute son espoir, dont il n'indique pas les raisons, était-il mal fondé, et le progrès qui l'avait enhardi à solliciter par écrit insuffisant à lui faire obtenir gain de cause ; car, quinze jours plus tard, il apprend que la réponse à son mémoire est ajournée jusqu'au prochain retour du capitan pacha, rappelé à Constantinople : ce dont il paraît fort désappointé (2). Ses efforts auprès de la Porte sont donc, en définitive, restés stériles.

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 25 octobre 1787.
(2) *Ibid.*, 10 novembre 1787.

CHAPITRE XII

LA GUERRE TURCO-RUSSE
LE RAPPEL DU CAPITAN PACHA A CONSTANTINOPLE

I

Espoir de Baldwin en une révolution au Caire. — Nouveau retour offensif de Mourad et Ibrahim. — Compromis du capitan pacha avec eux. — Passage en Égypte de lord William Murray. — Baldwin se targue de succès imaginaires. — Il s'en prend à Ainslie. — État de l'entreprise française concurrente.

Baldwin ne voit pas venir de Constantinople le document libérateur, attendu comme le Messie, cette autorisation de la Porte, qui lui permettrait de n'avoir plus, au Caire, qu'à enfoncer (sans calembour) une porte ouverte.

A défaut, il aperçoit la chance, encore incertaine, d'une révolution, qui, le débarrassant du capitan pacha, ramène au pouvoir les beys, plus accommodants et moins respectueux des ordres du sultan.

Malgré le poste avancé, établi pour leur fermer l'accès de la Haute-Égypte, les beys rebelles ont fait un retour offensif et pénétré aussi bas que Guirgueh. Le poste avancé n'a même pas tenté de s'opposer à leur incursion et s'est replié devant eux. De Guirgueh, où ils ont fait halte, Mourad et Ibrahim ont fait passer à Hassan des offres de soumission, qui ont été agréées. Un arrangement est intervenu entre les deux partis. Mourad et Ibrahim ont été autorisés à demeurer dans les villes de Kous et de Keneh, à la condition de licencier leurs

troupes et de constituer des otages, en garantie de leur attitude pacifique dans l'avenir. Leurs otages, Ayub bey, Abderrahman bey et Osman bey Tambouradji, sont arrivés au Caire le 27 juin 1787, et la paix a été considérée comme conclue (1).

Traiter avec des rebelles, qui avaient si gravement insulté à son autorité, était si peu conforme aux principes de l'Empire ottoman, que Baldwin est aussitôt mis en défiance contre cette paix. Les conditions et le fait même lui en paraissent, à juste titre, peu brillants, pour un foudre de guerre comme le grand amiral de Turquie, réputé invincible et tenu pour la terreur des ennemis du sultan. Qu'en serait-il désormais d'une réputation et d'un prestige abaissés devant une poignée de mameluks? Aussi Baldwin suppose-t-il que Hassan, ou bien a eu recours à un simple stratagème, ou bien s'attend à être rappelé, les mouvements de troupes russes sur la frontière turque rendant ses services nécessaires ailleurs. Encore lui semble-t-il invraisemblable que, même sous le coup d'un prochain départ, le capitan pacha en reste sur cette piteuse et trompeuse transaction. « Les Turcs, milord, écrit-il (2) au secrétaire d'État, ne peuvent prendre leur parti de la défaite. Cette province doit au moins être réduite à l'obéissance. Jamais loyalement soumis, les beys ont maintenant résisté à l'autorité de la Porte. Ils ont triomphé. Se repentir n'est pas le propre de la rébellion, de la rébellion victorieuse. Je ne peux pas croire que le capitan pacha soit sincère dans sa paix. » Si cependant il l'était et qu'il se retirât sur son accommodement avec Mourad et Ibrahim, longtemps ne se passerait pas avant que les beys jetassent le masque : là-dessus aucun doute. « Dans ce cas, répétait Baldwin, je connais mon devoir et je l'accomplirai. »

En attendant, c'est toujours à Hassan, agissant sous l'autorité directe de la Porte, qu'il a affaire. Il a appris, le 20 avril, qu'un Anglais s'était embarqué à Djeddah sur la « flotte du

(1) F. O., Egypt, 24, 1. Baldwin, 2 juillet 1787.
(2) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 juillet 1787.

café », et que ce passager, arrivé à Suez, faisait appel à son intervention pour être autorisé à venir au Caire. Aussitôt, il s'est adressé au capitan pacha et a obtenu de lui, sans aucune peine, toutes facilités et toute protection pour son compatriote. Lord William Murray, frère du duc d'Athol, — car c'était ce seigneur d'importance qui, parti des Indes, avait voyagé depuis Djeddah avec les sacs de café et les pèlerins de la Mecque, — a ainsi pu gagner le Caire, puis Alexandrie, où il attendait, en juillet, un voilier sur lequel s'embarquer pour l'Angleterre.

Le fait témoignait peut-être d'une certaine bonne volonté de la part de Hassan : de beaucoup moins toutefois que ne le prétend Baldwin, qui, pour enfler son succès, en accroît démesurément la portée. Il n'hésite pas à conclure que, de son côté, toutes les difficultés sont aplanies, toutes les voies ouvertes, et qu'il a atteint son but. Il transforme l'échappatoire, par laquelle le capitan pacha a répondu à sa seule demande catégorique de libre navigation, en une « solennelle assurance qu'à l'arrivée à Suez de tout bâtiment ou de tout sujet britannique, toute assistance et protection leur seraient accordées » ; et il voit dans l'accueil fait à lord William Murray « la preuve que Hassan lui a scrupuleusement tenu parole, à la première occasion qui s'en est offerte ». Allant encore plus loin : « Ceci n'est pas, dit-il, un témoignage indifférent des bonnes dispositions de la Porte envers l'objet de ma mission en Égypte, car le capitan pacha est le ministre effectif de la Porte ; le grand vizir lui-même est sa créature ! »

Ce sont là, de la part de Baldwin, pures fanfaronnades. Moins que quiconque il ignore qu'entre l'autorisation donnée à un Anglais isolé de débarquer à Suez d'un bateau indigène, et la faculté, pour un navire britannique, battant pavillon national, d'aborder dans ce port, il y a un monde. Le premier cas déroge à peine au firman de 1779, si même il y déroge du tout ; le second y est une flagrante infraction. Et c'est le second cas, non le premier, qui constitue le but assigné à Baldwin par ses instructions. Ses gasconnades ont pour

mobile le désir de jeter de la poudre aux yeux, de donner à croire qu'il a obtenu ce dont il était chargé et de faire retomber sur l'ambassadeur à Constantinople la responsabilité de l'insuccès. « Si l'objet de ma mission, écrit-il, dépendait uniquement de ce gouvernement (celui d'Égypte), je puis m'aventurer à assurer à Votre Seigneurie que la voie est déjà assez préparée pour rendre le succès absolument certain. Jusqu'à quel point il peut dépendre de la Porte, je ne le sais pas. Mais je me persuade aussi que, là non plus, les difficultés ne sont pas insurmontables. Elles paraissent être subordonnées essentiellement aux dispositions de l'ambassadeur. »

Des dispositions de l'ambassadeur, Baldwin ne cache pas sa défiance, ni l'indignation où le plonge l'effet qu'il leur attribue. « Au lieu de recevoir, écrit-il (1), un témoignage quelconque de l'assentiment de la Porte au procédé amical du capitan pacha, j'ai la mortification de voir toutes mes lettres à sir Robert Ainslie demeurer sans réponse. Et, bien au contraire, un commandement est récemment arrivé de la Porte, se plaignant de la condescendance du capitan pacha dans l'affaire de la frégate française (2) reçue à Suez, et ordonnant d'observer à l'avenir la teneur du firman de 1779. Il y a là quelque chose d'incompréhensible pour moi. » L'explication à cet incompréhensible, Baldwin l'a toute prête et c'est que l'ambassadeur n'a rien fait, ou bien a fait pire que rien. S'il ne formule pas explicitement l'accusation, il la donne clairement à entendre. Jamais à court de ressources, il interprète arbitrairement l'ironique réplique du capitan pacha, demandant à recevoir « un témoignage quelconque de l'assentiment de la Porte ». « Devons-nous, dit-il, en conclure que le capitan pacha s'attendait à ce que la Porte refusât à l'ambassadeur du roi ce qu'il m'avait si facilement accordé à moi-même (3)? Je crois plutôt qu'il désirait recueillir de

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 juillet 1787.
(2) Il s'agit ici de la *Vénus*.
(3) Baldwin joue encore sur les mots. Le capitan pacha ne lui avait jamais

la bouche même de l'ambassadeur l'assurance que telle était bien la requête de la nation britannique. Car il sait qu'à une époque, l'ambassadeur y a été contraire. Il a quitté Constantinople avant que le présent système fût adopté par nous et n'a pas pu être informé du changement. » Ainsi, tout ce qu'aurait désiré Hassan eût été d'être assuré, par la démarche même d'Ainslie auprès de la Porte, que l'ambassadeur était bien d'accord avec Baldwin. Il aurait eu à cet égard des doutes, qui eussent immédiatement été levés par la moindre intervention d'Ainslie auprès du gouvernement turc. « Que l'issue en fût positive ou négative, conclut Baldwin, il eût été essentiel pour ma tâche de l'avoir su. Au lieu de cela, voilà qu'arrive un commandement des plus hostiles à mes opérations ! Comment cela a pu se passer, je ne parviens pas à le concevoir ! »

Toute cette fantasmagorie ne réussit pas à masquer l'inanité, ou peu s'en faut, des résultats obtenus par Baldwin. Il n'a jamais reçu du capitan pacha la moindre garantie en faveur de la navigation anglaise en mer Rouge et n'en pouvait pas, au demeurant, recevoir de lui. Il en reste, ni plus ni moins, à la réponse dilatoire qui renvoyait l'affaire à Constantinople. L'accusation qu'il insinue contre Ainslie est purement gratuite : car, s'il est vrai que l'ambassadeur avait mal et mollement exécuté ses instructions, il est faux qu'il ne les eût pas exécutées du tout ou qu'il eût été à l'encontre ; encore plus faux qu'il n'eût qu'à demander pour obtenir.

Du moins, malgré des déconvenues dont il ferait mieux de se prendre aux circonstances qu'à Ainslie, Baldwin ne désespère-t-il pas du succès. Lord William Murray a eu, à son passage à Djeddah, diverses conversations avec le représentant du chérif de la Mecque. Il a su de lui que, loin de vouloir contrecarrer les vues des Anglais sur l'ouverture de la communication avec l'Inde par Suez, le chérif leur offrait toutes les facilités que son pays pouvait leur procurer et les invitait

accordé ce qu'il avait demandé, c'est-à-dire l'admission des navires anglais à Suez.

à en profiter. Le « vizir de Djeddah » a même voulu que lord William Murray emportât une lettre de lui au roi d'Angleterre, formulant ses offres de services. Aussi Baldwin saisira-t-il la première occsion d'écrire à ce vizir et de nommer, conformément à ses instructions, un agent à Djeddah, pour y prendre soin des intérêts britanniques (1). Il s'est abstenu, par contre, et continuera à s'abstenir de nommer des agents à Kosseir, Tor et Gaza, bien qu'il eût pour instruction de le faire ; car, vu la situation de l'Égypte et l'état stationnaire de la négociation dont il est chargé, ce serait dépenser de l'argent en pure perte.

Pendant que ses affaires ont si peu avancé, celles des Français ont rétrogradé. « J'ai appris, écrit Baldwin, de l'agent français ici que la Compagnie qui s'était formée pour exploiter le commerce par Suez s'est dissoute. » C'est là un écho, déformé mais encore trop fidèle, des dissensions qui ont mis obstacle au fonctionnement de l'entreprise montée par Seymandi (2). La consolation ne serait pas mince pour Baldwin, si, d'après ses renseignements, à peine ce candidat évincé, un autre n'avait surgi, à l'exploitation d'un commerce qui suscitait sans cesse de nouvelles initiatives. « Quelques riches individus, rapporte-t-il, sous la protection de Sa Majesté impériale, se rendent acquéreurs des navires du port de Marseille, qui étaient destinés à l'exécution du projet français. Beaucoup de Français sont intéressés à l'entreprise, dont le principal promoteur est l'ancien grand douanier du Caire, Antoun Cassis, échappé d'Égypte avec d'immenses richesses et maintenant réfugié à Trieste sous la protection de l'empereur (3). C'est un homme très intelligent et d'un caractère très entreprenant, et bien plus capable que ne l'étaient les Français eux-mêmes de réussir, sous les auspices de Sa Majesté impériale, qui est écoutée à Constantinople, dans l'exécution du plan qu'ils avaient formé. » Au moins quant

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 juillet 1787.
(2) Voyez p. 189.
(3) Voyez p. 159.

à la participation de négociants français, l'information de Baldwin semble controuvée ; pour le reste, elle est vraisemblable et prouve, en tout cas, que l'intérêt des Anglais à s'ouvrir la route de Suez est tenu en haleine par la rumeur d'initiatives rivales, qui n'aboutissent d'ailleurs pas plus que les tentatives britanniques.

II

Mesures d'exécution arrêtées entre lord Carmarthen et le Postmaster général (1787).

Tandis que son ambassadeur à Constantinople et son consul général au Caire se sont dépensés en efforts impuissants, le gouvernement anglais a continué, à Londres, à tout préparer pour mettre en pratique la concession qu'il leur a donné mission de lui obtenir.

Le 17 mai 1787, le secrétaire d'État pour les Affaires étrangères, lord Carmarthen, a écrit au *Postmaster general* (ministre des Postes), lord Cartaret : « Comme il est très important pour le service et l'intérêt de la Compagnie des Indes orientales que ses correspondances à destination ou en provenance de ses établissements en Asie soient transmises à travers l'Égypte et que ses dépêches soient transportées de la manière la plus rapide et la plus sûre, j'ai à signifier à Votre Seigneurie le désir de Sa Majesté de vous voir prendre cette affaire en considération et donner des ordres immédiats pour combiner avec le président et le vice-président de la Compagnie des Indes orientales tel mode de transmission qui réponde le plus efficacement à la fin qu'on se propose. M. Baldwin, consul général de Sa Majesté en Égypte, a déjà reçu pour instructions d'obtenir l'autorisation nécessaire du gouvernement de ce pays, afin de faciliter tel plan qui sera arrêté pour recevoir et expédier les dépêches publiques à destination et en provenance des Indes ; et je désire que Votre Seigneurie me transmette tels règlements qui Lui paraîtront

les mieux appropriés à cet objet, pour que je puisse donner à M. Baldwin les instructions nécessaires en vue de les mettre à exécution (1). »

Après avoir reçu cette lettre, le *Postmaster general* s'est concerté avec le président et le vice-président de la Compagnie des Indes orientales, qui lui ont soumis leurs vues. Elles consistent à établir, par Livourne et Suez, une correspondance annuelle entre Londres et l'Inde et retour. Un courrier de lettres sera expédié annuellement de Londres aux Indes au mois de juin et des Indes à Londres au mois de novembre. Les particuliers auront, par l'intermédiaire de l'administration des postes, la faculté de se servir de cette communication. Pour indemniser la Compagnie de la grande dépense qu'entraînera un tel établissement, il sera perçu, sur chaque lettre à expédier, une taxe de 6 shillings, comprenant celle d'un shilling perçu pour le transport de Londres à Livourne ou *vice-versa*, plus une taxe en proportion sur chaque duplicata et triplicata de lettre, au taux d'une livre et 4 shillings par once. Ces taxes seront encaissées par le *Postmaster general;* mais le produit en sera versé par lui à la Compagnie des Indes, moins le prix du transport de Londres à Livourne et de Livourne à Londres, et moins une allocation de 5 pour 100 en faveur de l'administration des postes pour la distribution, le dépouillement des correspondances, etc. Baldwin devra être nommé agent de la Compagnie pour assurer la transmission des dépêches. Sous réserve d'une seule condition, — être autorisé à prélever la taxe postale de Londres à Livourne et *vice-versa* sur les dépêches de la Compagnie, comme sur les lettres privées, — le *Postmaster general* a jugé ce projet acceptable, réalisable et même susceptible de profit pour son administration. Il y a donc donné son assentiment ; un acte du Parlement devait toutefois être nécessaire pour l'autoriser à percevoir, fût-ce pour compte de la Compagnie, une taxe postale entre l'Inde et Livourne,

(1) F. O., 24, 1. Carmarthen à Cartaret, 17 mai 1787.

Livourne et l'Inde. Mais, comme la Compagnie, à ce que lui avaient dit le président et le vice-président, n'avait pas l'intention de mettre leur plan à exécution avant juin 1788, il y avait tout le temps voulu pour provoquer le vote, par le Parlement, de l'acte nécessaire. « Votre Seigneurie, écrivait (1) lord Carteret à lord Carmarthen en lui faisant part de ces conclusions, sera heureuse d'assurer la Compagnie des Indes orientales que je coopérerai avec elle de tout cœur à faire entrer en pratique le mode de transmission proposé. »

Ainsi, au début de juin 1787, tout est convenu, arrêté dans les moindres détails, pour faire fonctionner la communication postale l'année suivante.

(1) F. O., 24, 1. Cartaret à Carmarthen, 6 juin 1787.

III

Guerre turco-russe. — Relations de Mourad et d'Ibrahim avec les Russes. — Rappel du capitan pacha à Constantinople. — Entrevues de Baldwin avec lui. — Gouvernement organisé en Égypte par le capitan pacha.

Sur ces entrefaites, la guerre, qui menaçait depuis quelque temps, éclate de nouveau entre la Russie et la Turquie. Le 12 septembre 1787 arrive à Alexandrie un officier turc, envoyé de Constantinople et porteur d'un firman, qui, lu devant le *Mekhémé*, promulgue la déclaration de guerre contre la Russie. Aussitôt une garde est mise à la maison du consul de Russie, jusqu'à ce que puissent être connues les décisions du capitan pacha, toujours au Caire. Aucun mal n'est fait au consul ; bien au contraire, remarque Baldwin (1), il lui est témoigné des égards et une indulgence, dont les indigènes ne sont pas coutumiers envers leurs amis eux-mêmes, et, le 19 septembre, sa famille et lui peuvent quitter Alexandrie pour Livourne, sans être inquiétés.

La nouvelle guerre russo-turque doit rendre le gouvernement anglais particulièrement attentif au sort de l'Égypte, en raison des liaisons indubitables qui ont existé et subsistent entre les beys rebelles et les Russes. Sur ces liaisons, auxquelles nous avons précédemment fait allusion (2), Baldwin fournit à Londres des précisions rétrospectives, pour tenir en haleine l'intérêt et l'attention de son gouvernement. Dès le mois de décembre 1783, un émissaire aurait été, selon lui, envoyé par Mourad et Ibrahim à la cour de Russie, avec des proposi-

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 24 septembre 1787.
(2) Voyez p. 198.

tions d'alliance. Un traité aurait été conclu par la suite, stipulant l'indépendance de l'Égypte et l'appui de la Russie pour l'assurer, et donnant aux Russes le droit de tenir garnison à Alexandrie, Rosette et Damiette. En juin 1784, deux officiers du génie, M. de Muller et le baron de Freedericz, seraient venus examiner les conditions de ces trois places et pourvoir aux moyens d'y installer des troupes russes. L'exécution de l'accord aurait dû se produire à la première rupture des Russes avec les Turcs, rupture à laquelle avaient manifestement tendu les efforts de la cour de Saint-Pétersbourg. En 1785 serait arrivé un officier géorgien, Maxime Kaskaciow, qui avait été logé chez Ibrahim et traité par lui, sous prétexte de parenté, avec une extrême distinction, et qui s'en était retourné en Russie après un séjour de quatre mois en Égypte. A cette époque avait été établi un consul de Russie à Alexandrie et il avait promptement été évident que les beys le faisaient bénéficier d'une faveur exceptionnelle, au point de porter ombrage aux consuls des autres nations, qui n'avaient plus pu faire aboutir leurs réclamations. C'était ce consul, le baron de Thonus, qui avait été l'instigateur de l'abominable avanie exercée par Mourad, en 1786, contre les Pères de Terre-Sainte et la nation française, sous menace de démolition de deux églises (1). Son but aurait alors été de rendre la situation intenable aux *Francs* et de les amener à rompre leurs établissements ; et ce but eût été atteint si, par une fausse manœuvre, Thonus n'eût découvert trop tôt son projet de rester après leur départ. Quand les plaintes des ambassades européennes à la Porte, motivées par ce forfait, avaient provoqué l'expédition du capitan pacha, c'était à la médiation (2) du consul de Russie que les

(1) Voyez p. 193

(2) En 1786, la correspondance de nos consuls en Égypte avait signalé à Choiseul-Gouffier, ambassadeur de France à Constantinople, les intrigues des Russes et les progrès de leur influence en Égypte. Choiseul-Gouffier en avait fait part à Vergennes et ce ministre, qui en avait été frappé, avait prescrit à l'ambassadeur de se tenir au courant des menées russes en Égypte et de les surveiller. Cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 179.

beys avaient, par deux fois, fait appel pour parer le coup. En cherchant à s'entremettre auprès de Hassan, le baron de Thonus n'avait pas craint d'alléguer que Mourad et Ibrahim étaient sous la protection de l'impératrice Catherine. Après leur défaite, Thonus aurait encore, à en croire Baldwin, entretenu avec eux une correspondance secrète. Enfin, en février 1787, un officier russe aurait fait son apparition à Alexandrie et poussé jusqu'au Caire, d'où il serait parti en annonçant qu'il se rendait au Sinaï : on ne l'y avait jamais vu. Certaines circonstances donnaient à penser qu'il avait rejoint les beys rebelles, et Baldwin attribuait à ses conseils la tactique de défense passive et de retraite, adoptée depuis peu par Mourad et Ibrahim. « La guerre qui vient d'éclater, conclut Baldwin, leur a donné leur revanche de cette attitude et, à mon humble avis, les réintégrera dans leur situation. Car le capitan pacha, s'il demeure, restera trop faible pour leur résister et, s'il est rappelé, laissera le champ libre à leurs entreprises, avec fort peu de moyens de s'y opposer (1). »

La prévision ne pouvait être plus juste. Mais, en attendant, la guerre russo-turque ne fait pas immédiatement rappeler Hassan à Constantinople, probablement pour lui laisser le temps de prendre, avant son départ d'Égypte, quelques précautions défensives, rendues plus nécessaires par les intelligences des beys rebelles avec les Russes. Sa présence au Caire continue donc à faire dépendre du consentement de la Porte le droit de communiquer avec l'Inde par Suez. Mais les embarras actuels de la Turquie paraissent à Baldwin essentiellement propres à favoriser la revendication de ce droit, voire celle de droits encore plus étendus (2). Et deux autres circonstances font désirer que l'Angleterre l'obtienne.

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 24 septembre 1787.

(2) « Puis-je m'aventurer, écrit Baldwin, à demander à Votre Seigneurie de bien vouloir me faire savoir quel progrès l'ambassadeur de Sa Majesté à la Porte a fait dans cette partie de ses instructions, qui concernent le passage par Suez? Car les conditions de la Porte sont de nature à favoriser des objets bien plus sérieux que celui-ci. Je confesse, milord, que j'avais, longtemps avant ce moment, l'espoir le plus ardent, parce que, fondé sur les meilleures raisons, dans

Bassorah vient d'être pris par un cheikh arabe nommé Touhenz, qui prétend à un droit héréditaire sur cette ville, ses ancêtres en ayant été chassés de vive force par le Grand Seigneur. Touhenz a fait arrêter le gouverneur turc et trois des principaux officiers du pacha de Bagdad, et les a tous jetés en prison (1). Cet événement peut, remarque Baldwin, interrompre le passage aux Indes par voie de Bassorah : la communication par voie de Suez en reçoit plus d'importance.

Les Français attendent à Suez, pour le mois de janvier suivant, un navire chargé de marchandises et venant des Indes (2) : ce qui prouve, fait observer Baldwin, combien ils font peu de cas d'une opposition quelconque de la Porte, quand même il s'en produirait une.

Au début d'octobre 1787, arrive de Constantinople un officier, apportant enfin au capitan pacha l'ordre du sultan de rentrer immédiatement. Hassan quitte le Caire en hâte, s'embarque à Alexandrie, et son escadre se prépare à lever l'ancre. Baldwin va le voir deux fois, à bord du vaisseau amiral. « L'objet de mes visites était, dit-il (3), d'obtenir de lui quelque assurance positive, au sujet de notre désir de pouvoir naviguer librement en mer Rouge. » Très gracieusement reçu, il lui demande d'engager la Porte, dès son arrivée à Constantinople, à envoyer au gouvernement de l'Égypte les ordres les plus impératifs, pour que les Anglais puissent exercer le droit qu'ils revendiquent. C'était, ajoute-t-il, sur les instructions de la cour d'Angleterre qu'il formulait cette demande, que l'ambassadeur du roi ne manquerait pas de

le succès de l'ambassadeur. » Dans la même lettre, Baldwin constate que tous les consuls en Égypte, à l'exception de lui-même, ont eu, par leurs ambassadeurs, avis de la déclaration de la guerre russo-turque. — F. O., 24, 1. Baldwin, 24 septembre 1787.

(1) Baldwin dit que ces informations ont été apportées par une lettre du consul de France à Bassorah au drogman du consulat de France à Alexandrie.

(2) Ce renseignement, dont l'exactitude n'a pas été vérifiée par l'événement, peut correspondre à quelque espoir manifesté par les négociants français de voir la Compagnie des Indes déférer au désir du maréchal de Castries et expédier un navire des Indes à Suez.

(3) F. O., 24, 1. Baldwin, 16 octobre 1787.

confirmer et de seconder de toute son autorité et de toute son influence. Le capitan pacha lui répond que, si le désir des Anglais était seulement de se servir de la voie de Suez pour une correspondance politique, la Porte n'y pouvait avoir aucune objection, et que lui-même emploierait ses bons offices à réaliser ce désir. La seule réserve qu'il faisait était pour exclure toute utilisation commerciale de cette route maritime. Baldwin s'empresse naturellement de lui affirmer qu'il n'en est pas question pour le moment : tout ce que la cour d'Angleterre réclamait était de pouvoir transmettre des dépêches entre Londres et les Indes, dans les deux sens, et faire recevoir et stationner à Suez des navires, aussi souvent qu'elle voudrait, sans qu'ils fussent molestés. A tout cela, Hassan acquiesce de nouveau, protestant que, de toutes les nations chrétiennes, les Anglais étaient les meilleurs amis de la Turquie, qu'ils avaient toujours été l'objet de son affection et de son respect. Aussi, à peine arrivé à Constantinople, s'empresserait-il de travailler à leur faire obtenir satisfaction.

« Il n'y a rien là, milord, qui prête à l'équivoque » (1), écrivait Baldwin, en rendant compte de cet entretien au secrétaire d'État. Il allait donc informer Ainslie des déclarations du capitan pacha, et comme Hassan professait une estime et une amitié particulières pour l'ambassadeur, nul doute qu'il lui confirmât ce qu'il avait si aisément déclaré à un simple consul général : car il n'y avait eu de sa part, spécifiait Baldwin, ni une difficulté, ni une hésitation.

Quelques jours après cette conversation, le 21 octobre, la flotte du capitan pacha faisait voile pour Constantinople. Le gouvernement de l'Égypte restait aux mains des créatures dont le grand amiral de la Porte avait pourvu les principaux postes de la hiérarchie, on n'ose dire de l'administration : Abdi pacha, gouverneur au nom du sultan et pacha du Caire, disposant de 300 hommes ; Ismaïl bey, *cheikh-el-*

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 16 octobre 1787.

beled, bey-commandant, avec 250 mameluks; Ali bey, *defterdar* ou bey-trésorier, avec plus de 400 mameluks, déserteurs du camp des rebelles, auxquels lui-même passait pour lié; Hassan bey Geddaoui, *émir-hadji*, chef de la caravane sacrée, avec 200 mameluks; les postes inférieurs occupés par des mameluks de la dépendance de ces beys. Les rebelles, Mourad et Ibrahim, étaient autorisés à demeurer à Guirgueh et autour de cette ville, en Haute-Égypte, et à toucher le revenu de la province. On évaluait leurs forces à un millier d'hommes; mais les défections avaient dû les réduire à 4 ou 500. Pour prémunir le pays contre un retour offensif de leur part, le capitan pacha avait emmené avec lui les trois otages qu'ils avaient constitués en garantie de leurs engagements, et, par-dessus le marché, trois *kâchefs* (1) de fort mauvaises dispositions. Il avait en outre laissé en Égypte, comme représentant de sa personne, son *kiaya* ou lieutenant, Ismaïl kiaya, espérant par cet artifice être considéré comme gouvernant toujours le pays. Ismaïl kiaya devait être rejoint par 1 500 Arnautes; mais il n'avait, quant à présent, pas plus de 150 hommes. Plus que sur la fidélité de cette séquelle envers la Sublime Porte, le capitan pacha fondait, en s'éloignant, son espoir sur l'intérêt des beys en place à conserver les situations dont il les avait pourvus.

L'édifice ainsi élevé par Hassan paraît à Baldwin des plus fragiles. Les rebelles peuvent compter sur Ali, le *defterdar*, qui est du parti d'Ibrahim bey; ils ont pour eux la désunion entre les beys du gouvernement; la faiblesse de la garde du pacha; les bons offices, avoués ou secrets, de la Russie; l'arbitraire dont le capitan pacha a usé envers leurs otages, qu'il n'avait pas le droit d'emmener à Constantinople; une certaine témérité et l'appui des mameluks de leurs maisons; la diversion qui retient au loin les forces de la Porte. Baldwin en conclut qu'avant longtemps le gouvernement de l'Égypte subira une nouvelle révolution. « Je

(1) Un kâchef était un officier de la milice des mameluks inférieur au grade de bey.

guetterai, dit-il, chaque avantage qu'elle pourra m'offrir et ferai mon devoir (1). » C'est son refrain, chaque fois que les circonstances lui montrent, dans une chance de révolution, une occasion possible de réaliser enfin le véritable objet de sa mission.

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 16 octobre 1787.

IV

Le capitan pacha à Constantinople. — Négociations d'Ainslie avec lui et avec le Divan. — L'ambassadeur abandonne la partie (1788).

Dans le courant de novembre, après une traversée mouvementée, au cours de laquelle un de ses vaisseaux s'est perdu corps et biens dans le golfe de Macri (1), en face de Rhodes, le capitan pacha est de retour à Constantinople. Plus heureux que Choiseul-Gouffier, qui, malgré beaucoup de présents répandus sur le puissant personnage et sur son entourage, n'a pas encore réussi à l'approcher, Ainslie obtient de le voir. Hassan le serre dans ses bras. Encouragé par cette accolade, l'ambassadeur introduit aussitôt la question de Suez. Il félicite le capitan pacha d'avoir, non sans peine, éloigné la frégate française la *Vénus*, en dépit des offres alléchantes du consul de France et du commandant, et l'informe d'une prétendue promesse du grand vizir d'accorder aux Anglais le passage par Suez, si lui-même n'y mettait pas opposition. A ces mots, Hassan sourit et réplique : « Je vous ai déjà fait obtenir l'exemption du *Mastaria* (2) ; je vous obtiendrai aussi ce passage, pour gagner l'amitié de l'Angleterre (3). »

Voilà donc Ainslie de nouveau plein d'espoir. Son espoir ne tarde pas à être ébranlé. L'ambassade de France fait dire à la Porte que l'Angleterre s'était engagée à fournir à la

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 6 novembre 1787.

(2) Allusion à un service qu'il avait rendu aux Anglais, en les faisant exempter d'une imposition sur le commerce.

(3) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 24 novembre 1787.

Russie des navires, des officiers et des marins. Aussitôt, le grand vizir et le capitan pacha de déclarer à Ainslie que, tant que tout doute ne sera pas levé, ils ne pourront pas ouvrir à l'Angleterre la navigation de la mer Rouge. Ainslie se défend en opposant à la calomnie française — qui n'est peut-être qu'une invention des Turcs pour avoir un prétexte à le débouter de sa demande — la proclamation du roi d'Angleterre rappelant ses gens de mer de tous services étrangers, sa déclaration de neutralité, sa constante amitié pour l'Empire ottoman (1). Comme chaque fois que ses affaires ne vont pas, Ainslie s'en prend alors à Baldwin : cette fois, à cause de la dernière conversation que le consul anglais a eue avec le capitan pacha à Alexandrie. Il la désapprouve et considère comme une indiscrétion fâcheuse la tentative de Baldwin pour provoquer un engagement de la part de Hassan. Celui-ci n'était pas Mourad bey, et tout arrangement avec la Porte devait nécessairement passer par le grand vizir et par l'ambassade (2) !

A conclure cet arrangement, Ainslie s'évertue toujours. A la fin de décembre, il a un nouvel entretien avec le capitan pacha. Après s'être appliqué encore à détruire les insinuations des Français, il demande la récompense des bons sentiments de son souverain. Hassan répond d'abord par de bonnes paroles, puis allègue que la faveur réclamée par l'Angleterre avait été refusée à la France, et qu'il fallait chercher des moyens pour vaincre l'opposition turque contre cette faveur. Par exemple, insinue-t-il alors, l'Angleterre ne pourrait-elle vendre ou prêter à la Porte des navires de guerre, ou bien coopérer, dans l'intérêt du commerce, à la défense des côtes et îles ottomanes contre les attaques ennemies? Après un tel ser-

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 10 décembre 1787.

(2) Ainslie était, du reste, irrité contre Baldwin, de qui il avait reçu une lettre, dont il jugeait le ton inconvenant. Baldwin lui avait reproché de ne pas l'avoir averti de la déclaration de la guerre russo-turque. Ainslie lui avait adressé, à cette occasion, la même circulaire qu'à tous les autres consuls, mais cette circulaire n'était pas parvenue à Baldwin. — F. O., Turkey, 8. Ainslie, 10 décembre 1787.

vice, les ministres du sultan se relâcheraient sans doute de leur opposition au passage par Suez. Ainslie objecte la neutralité de l'Angleterre ; il montre la disproportion de la faculté réclamée par son gouvernement et du service demandé par le capitan pacha, une vraie participation à la guerre. Hassan n'insiste pas et promet — de promesses il n'est jamais avare — de faire au grand vizir un rapport favorable (1).

Toutes sortes d'obstacles viennent se mettre à la traverse. Une ambassade hindoue est alors en séjour à Constantinople. Son but est, d'après Ainslie, d'obtenir, sous prétexte de facilités pour le pèlerinage de la Mecque, la permission de naviguer dans la mer Rouge au delà de Moka. Mais elle n'est, selon lui, que le prête-nom de la France et son objet n'est qu'un moyen détourné, pour les Français, de reprendre leur projet commercial, sous le couvert de Tippoo-Sahib. Aussi Ainslie dénonce-t-il la manœuvre au capitan pacha (2). Ses soupçons se confirment, quand il entend annoncer le prochain départ de l'ambassade hindoue pour l'Égypte, par où elle va rentrer aux Indes ; elle a, dit-il, choisi cette route en conformité d'ordres reçus de Tippoo-Sahib, par voie de France (3). Cette complicité, probablement imaginaire, avec le sultan de Mysore, n'empêche pas la France, en tout cas, d'opérer sous son propre nom et pour son propre compte. Des indiscrétions ont ébruité le dessein britannique. Ainslie lui-même a relevé, dans un journal étranger, des allusions, qui l'ont fort contrarié, aux espérances de ses compatriotes. Au courant du projet, Choiseul-Gouffier use de toute son influence pour le faire échouer et élève la même prétention en faveur de la France (4).

Dès lors, la Porte tient le prétexte du refus, qu'elle n'a pas osé énoncer catégoriquement de prime abord. Une fois de plus, elle n'a qu'à renvoyer les plaideurs dos à dos, en se ser-

(1) F. O., Turkey, 8. Ainslie, 28 décembre 1787.
(2) *Ibid.*, 8. Ainslie, 28 décembre 1787.
(3) *Ibid.*, 9. Ainslie, 15 mars 1788.
(4) *Ibid.*, 9. Ainslie, 10 janvier 1788.

vant de l'un pour éconduire l'autre. Pour y mettre plus de formes, elle a recours au procédé commode du « grand conseil ». Elle défère la requête d'Ainslie à l'une de ces réunions extraordinaires de ministres, à un « Divan », qui, naturellement, la juge inopportune. Les motifs de cet arrêt sont, d'abord, que la même faveur a été sollicitée par la France et la Hollande ; ensuite que la permission, pour les navires chrétiens, de naviguer dans la mer Rouge au delà de Moka, est contraire à l'intérêt de la foi (1). Rencontrant Ainslie à peu de temps de là, le capitan pacha lui dit ne rien pouvoir faire, parce qu'une exception en faveur de l'Angleterre équivaudrait à une rupture avec la France. L'ambassadeur, dont les yeux commencent à s'ouvrir sur lui, le soupçonne alors d'avoir servi les deux parties. Plus vraisemblablement, Hassan n'a-t-il servi ni l'une ni l'autre, s'en tenant à de bonnes paroles avec la France, comme avec l'Angleterre. Ce qui est certain, en tout cas, c'est qu'il a proprement berné, à tour de rôle, et Baldwin, et Ainslie.

Encore une fois battu, Ainslie ne se résigne pas à une défaite pénible pour son amour-propre. Il fait adresser des reproches au grand vizir. Celui-ci fait le bon apôtre, rejette toute la responsabilité sur le « grand conseil », engage l'ambassadeur à ne pas insister tout de suite et promet de saisir la première occasion pour lui donner satisfaction (2). Un mois plus tard, il renouvelle, encore plus explicitement, la même promesse (3). Elle n'a pas plus de valeur la seconde fois que la première ; seule la prudence, qui conseille à la Turquie, engagée dans une guerre malheureuse avec la Russie, de ménager l'Angleterre, la détourne de donner à son refus le caractère définitif qu'en réalité il a. Le capitan pacha continue, lui aussi, à protester de ses bonnes intentions et à garantir ses services ; mais Ainslie, qui de lui, du moins, n'est plus dupe, ne doute pas qu'il ait les mêmes engagements

(1) F. O., Turkey, 9. Ainslie, 10 janvier 1788.
(2) *Ibid.*, 10 janvier 1788.
(3) *Ibid.*, 26 février 1788.

avec les Français. Désormais sceptique sur la portée d'assurances de bonne volonté sans cesse démenties par l'événement, l'infortuné ambassadeur s'ingénie à éveiller chez les Turcs un intérêt à lui tenir parole. Il essaye de tous les moyens, d'un prêt consenti à la Porte par les marchands anglais de Constantinople : l'opération n'atteint pas son but. Le capitan pacha le consulte-t-il sur la manière de se procurer des bateaux marchands pour naviguer entre Djeddah et Suez? Ainslie de répondre qu'il les fera envoyer des Indes, pourvu que soit accordé à l'Angleterre le passage par Suez : cette condition suffit pour que l'affaire en reste là (1).

Alors qu'il ne sait à quel saint se vouer, voici que parviennent à l'ambassadeur, de Londres et d'Alexandrie, des lettres auxquelles l'impuissance de ses efforts donne une saveur d'ironie. Ses précédents rapports, ceux où il a fait part au gouvernement anglais de ses espérances, ont donné à penser au secrétaire d'État qu'il a maintenant réussi à emporter l'assentiment de la Porte : lord Carmarthen l'engage donc à en prévenir Baldwin, dès que les Turcs auront enfin consenti à la liberté de la navigation dans la mer Rouge en faveur des Anglais (2). Et, à la même date, vendant la peau de l'ours avant qu'il soit par terre, lord Carmarthen écrit à Baldwin : « Les rapports que j'ai récemment reçus de sir Robert Ainslie me donnent lieu de croire qu'avant que vous ayez pu recevoir cette lettre, vous aurez appris de lui que la Porte a acquiescé au principal objet de votre mission (3). » Baldwin n'a, et pour cause, rien appris de tel d'Ainslie. Mais il n'a pas besoin du stimulant d'un faux espoir pour harceler son malheureux chef. Il lui écrit, en demandant à être renseigné sur les intentions de la Porte, quant à l'utilisation de la voie de Suez. Il a reçu des lettres de lord Cornwallis, gouverneur général du Bengale, qui déplore de ne rien savoir et annonce qu'il va courir la chance d'envoyer à Suez,

(1) F. O., Turkey, 9. Ainslie, 10 janvier 1788.
(2) *Ibid.*, 9. Carmarthen à Ainslie, 1er février 1788.
(3) F. O., 24, 1. Carmarthen à Baldwin, 8 février 1788

en janvier suivant, un navire avec des dépêches, s'en remettant aux bons offices d'Ainslie auprès du gouvernement ottoman. En transmettant cette nouvelle à l'ambassadeur, Baldwin sollicite encore l'envoi de quelque firman de la Porte, qui lui serait très utile pour ses négociations avec les gouverneurs locaux (1).

Le parti d'Ainslie est alors pris de ne plus quémander en pure perte à Constantinople. Lui-même en explique les raisons à Londres. Il a consulté « un de ses amis du sérail », sur l'opportunité de rouvrir et d'activer l'éternelle négociation. Et voici ce que lui a confié ce précieux informateur. L'ambassadeur de France venait de déclarer à la Porte que des vaisseaux anglais débarquaient ouvertement à Suez des marchandises du Bengale ; que force était d'en conclure que la question de la mer Rouge avait été résolue par le gouvernement turc, ou que les Anglais avaient conclu un arrangement avec les beys ; et Choiseul-Gouffier avait réclamé pour la France le même traitement, en vertu des capitulations. Les Anglais, avait répliqué la Porte, n'avaient pas donné le mauvais exemple de traiter avec des sujets rebelles à la Turquie ; d'autre part, les intentions du gouvernement ottoman n'avaient pas changé, quant à la navigation de la mer Rouge ; des ordres positifs avaient, de nouveau, été envoyés au Caire, pour interdire cette mer à tous pavillons étrangers, au-dessus de Moka et Djeddah. Sans mettre en doute un instant la sincérité du confident ni suspecter la véracité du récit, Ainslie s'empresse d'en conclure qu'intervenir officiellement ou officieusement ne servirait plus, dès lors, qu'à se compromettre et à gaspiller de l'argent, des montres et des pistolets. Il s'abstiendrait donc de toute démarche, ne s'emploierait pas à obtenir de commandement pour la réception du navire annoncé à Suez, et se bornerait, en répondant à Baldwin, à lui donner les meilleurs conseils possible. Ainsi laisserait-il les choses suivre leur cours, sans s'en mêler. Qui que ce fût

(1) F. O., Turkey, 9. Baldwin à Ainslie, 15 octobre 1788.

se hasarderait-il d'ailleurs à risquer des dépêches, à plus forte raison des marchandises, sur un navire anglais à destination de Suez, sans y avoir été encouragé? Et pareil encouragement pouvait-il raisonnablement avoir été donné, sans qu'on eût au moins l'approbation des Beys qui gouvernaient au Caire? Posant ces questions, qui insinuent contre Baldwin le soupçon d'une imprudence, Ainslie déclare préférer, si le pavillon britannique reparaissait à Suez, pouvoir affirmer à la Porte qu'il n'en avait rien su d'avance, plutôt que de réitérer actuellement une requête qui l'exposerait à un refus et le ferait ensuite tenir pour responsable de l'infraction commise aux ordres du sultan. Sa tâche se limiterait, le cas échéant, à parer aux dangers menaçant les établissements de la Compagnie du Levant et à sauvegarder l'influence de la mission britannique à Constantinople (1).

L'abstention, où l'ambassadeur décide de se renfermer désormais, équivaut à se désister de la revendication qu'il n'a pu faire aboutir et dont, en effet, nous ne le verrons plus s'occuper.

(1) F. O., Turkey, 9. Ainslie, 8 et 15 novembre 1788.

CHAPITRE XIII

FAUSSES ALERTES
INTRIGUES RUSSES ET SOUPÇONS DE VISÉES FRANÇAISES

I

Préoccupations françaises pour le sort de l'Empire ottoman.
Suggestions à Montmorin sur l'occupation de l'Égypte.

L'agression des Russes contre la Turquie, en 1788, avait été précédée par une série de provocations et de chantages, qui, en réveillant les alarmes à son endroit, avaient stimulé en France la tentation de prélever une part sur ses dépouilles.

Dès juillet 1785, la Russie, préludant à la guerre en Orient par une offensive diplomatique, avait fait à la France des ouvertures de partage. L'ambassadeur de Louis XVI à Saint-Pétersbourg, Ségur, avait transmis à Versailles les invites de Potemkine, le favori de Catherine II (1). Potemkine s'était rencontré, sans le savoir, avec un Crétois anonyme, dont le baron de Breteuil, ancien ambassadeur, n'avait pas dédaigné de transmettre, un mois auparavant, la supplique à Vergennes. Ce compatriote et obscur précurseur de M. Venizelos y conjurait Louis XVI de « tendre aux Grecs la main secourable, qui avait été la libératrice des Américains », et d'être pour Candie « un second Minos, qui

(1) Cf. Léonce Pingaud, *Choiseul-Gouffier, la France en Orient sous Louis XVI* et notre ouvrage sur *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 176.

rappelle dans leur patrie la félicité, fruit d'une bonne administration » (1). Contrairement à son habitude, Vergennes avait répondu à cette requête, mais pour la repousser et, dans sa réponse adressée à Breteuil, défini une fois de plus la politique prudente, désintéressée et conservatrice, à laquelle il se tenait.

Mais Vergennes était mort, deux ans après, au moment précis où la menace russe s'accentuait et où, la Turquie regimbant, le conflit armé apparaissait inévitable. L'imminence des hostilités, puis la rupture, avaient valu à son successeur, Montmorin, une avalanche de suggestions et de conseils, que les donneurs d'avis le croyaient plus enclin que Vergennes à écouter et à accueillir. Les uns, tels un certain Raymond Lebon, lui avaient vanté les mérites de Rhodes, comme possession à nous assurer : mérites dont le principal était, à leurs yeux, d'être située relativement près de l'Égypte et de permettre le rétablissement de l'ancienne communication avec l'Inde, par Alexandrie, le Caire et Suez (2). D'autres, comme le brillant, spirituel et vaillant duc de Lauzun, sans faire fi de Candie ni de Rhodes, avaient surtout appelé l'attention de Montmorin sur l'Égypte. De juillet à octobre 1787, Lauzun avait poursuivi auprès de lui une véritable campagne, lui adressant mémoires sur mémoires et lettres sur lettres (3), pour le convertir à un plan consistant à occuper, pour le compte des Turcs, l'Égypte, la Crète, Chypre et Rhodes. Son argument essentiel avait été tiré des visées qu'il attribuait à l'Angleterre sur l'Égypte. « La possession de l'Égypte, avait-il écrit, donne à l'Angleterre la disposition des plus courtes communications avec l'Inde, lui en assure le commerce exclusif et la rend bientôt maîtresse de la moitié du monde... Une guerre opiniâtre et ruineuse ne pourra pas l'arracher aux Anglais, si nous les laissons s'en emparer. Ce moment de détermination et de courage suffit pour nous

(1) Cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 177.
(2) *Ibid.*, p. 206-207.
(3) *Ibid.*, p. 186 à 203.

l'assurer par des moyens honorables et peu dispendieux. » Quand il avait appris que la diplomatie anglaise avait poussé la Turquie à se rebiffer contre les perpétuelles exigences des Russes, Lauzun y avait vu la confirmation de ses soupçons. « Il n'est plus permis d'en douter, s'était-il empressé d'écrire à Montmorin : les Anglais ont sur l'Égypte des prétentions cachées, qu'ils appuient par toutes les intrigues imaginables. Quelle autre raison, quel autre intérêt aurait pu les engager à fomenter obscurément la rupture qui vient d'éclater entre la Porte et la Russie? Ils ont cru ce moyen immanquable pour déterminer la Russie à un traité d'alliance, dont la première condition serait très certainement l'abandon de l'Égypte. »

La politique britannique était, autant qu'on en peut juger par la correspondance diplomatique, innocente de la noire machination et du dessein machiavélique que lui imputait Lauzun. En eût-elle été capable, que le mobile, pour l'y déterminer, lui eût fait défaut : car elle ne tendait pas à l'acquisition de l'Égypte. Elle s'en tenait à réclamer le passage par Suez, et encore pour les dépêches seulement. Mais les innombrables démarches et conciliabules, motivées par cette prétention, à Constantinople et au Caire, pouvaient bien avoir fait supposer de sa part des ambitions plus vastes. Quoi qu'il en fût, il n'y avait pas de puissance qu'à la fin du dix-huitième siècle certains Français craignissent autant de voir s'établir en Égypte que l'Angleterre. Une crainte en avance d'un siècle sur l'histoire contribuait, avec la valeur propre de l'Égypte, à faire d'elle le gage préféré par ceux qui étaient d'avis de prendre un gage.

La valeur propre de l'Égypte venait alors d'être remise en lumière par deux ouvrages, deux récits de voyage, accueillis par le public avec une extrême faveur : les *Lettres sur l'Égypte* de Savary et le *Voyage en Égypte et en Syrie* de Volney. Chacun des deux auteurs, le second avec plus de talent, d'exactitude et de méthode, avait vulgarisé, sous une forme intéressante et agréable, des notions générales sur les monuments, l'histoire, l'état politique, les mœurs, les ressources

économiques du pays. L'un et l'autre avaient fait, dans leur tableau, une place à la communication avec l'Inde et signalé quelqu'une des tentatives anglaises ou françaises pour la rouvrir. Volney avait étudié les moyens matériels de l'établir, de réaliser la jonction de la mer Rouge à la Méditerranée.

Depuis longtemps posée devant le gouvernement, la question du parti à prendre, en prévision d'un démembrement de la Turquie, l'avait ensuite été devant l'opinion. Elle avait été portée devant le public, en 1788, par un opuscule de ce même Volney, qui venait de décrire et populariser l'Égypte. Ses *Considérations sur la guerre actuelle des Turcs* avaient écarté à la fois le parti de soutenir l'Empire ottoman et celui de participer au dépeçage. Mais elles avaient reconnu que, de tous les projets présentés au gouvernement, dans l'hypothèse d'une participation à la curée, « un seul, par l'éclat et la solidité de ses avantages, méritait d'être discuté » : le projet d'acquérir l'Égypte. Et, le discutant en effet pour aboutir à le repousser, elles avaient du moins fait la part très belle aux arguments en sa faveur. « L'Égypte, avait écrit Volney (1), est le sol le plus fécond de la terre, le plus facile à cultiver, le plus certain dans ses récoltes ; l'abondance n'y dépend pas, comme en Morée et dans l'île de Candie, de pluies sujettes à manquer ; l'air n'y est pas malsain comme en Chypre, et la dépopulation n'y règne pas, comme dans ces trois contrées. L'Égypte, par son étendue, est égale au cinquième de la France et, par la richesse de son sol, elle peut l'égaler ; elle réunit toutes les productions de l'Europe et de l'Asie, le blé, le riz, le coton, le lin, l'indigo, le sucre, le safranon, etc., et, avec elle seule, nous pourrions perdre impunément toutes nos colonies ; elle est à la portée de la France, et dix jours conduiront nos flottes de Toulon à Alexandrie ; elle est mal défendue, facile à conquérir et à conserver. Ce

(1) Pour toute cette partie, nous renvoyons le lecteur à notre ouvrage sur *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 207 à 216, ainsi qu'au chapitre « Egypte et mer Rouge » du livre de M. Paul Masson sur *le Commerce de la France dans le Levant au dix-huitième siècle.*

n'est point assez de tous ces avantages qui lui sont propres, sa possession en donne d'accessoires, qui ne sont pas moins importants. Par l'Égypte, nous toucherons à l'Inde, nous en dériverons tout le commerce dans la mer Rouge, nous rétablirons l'ancienne circulation par Suez et nous ferons déserter la route du cap de Bonne-Espérance. Par les caravanes d'Abyssinie, nous attirerons à nous toutes les richesses de l'Afrique intérieure, la poudre d'or, les dents d'éléphant, les gommes, les esclaves... En favorisant le pèlerinage de la Mecque, nous jouirons de tout le commerce de la Barbarie jusqu'au Sénégal, et notre colonie ou la France elle-même deviendra l'entrepôt de l'Europe et de l'univers. »

Si l'on songe que, dans ces lignes, Volney exposait la thèse qu'il s'apprêtait à réfuter, on conviendra que, dans le rôle d'avocat du diable, il n'avait pas fait tort à l'Égypte. Son brillant essai avait inscrit la question dont il traitait — et qu'il résolvait par la négative — à l'ordre du jour de ce public encore très restreint, qui suivait alors les affaires extérieures (1).

A défaut de ses principes de politique étrangère, les conditions intérieures de son pays avaient maintenu Montmorin dans les voies tracées par Vergennes. Entre le parti recommandé par Lauzun et celui qu'avait préconisé Volney, l'état de la France à la veille de la Révolution avait, d'avance, fait opter le ministre de Louis XVI pour le second. Le projet de conquérir ou d'occuper l'Égypte était resté un projet, séduisant sans doute, mais aventureux et surtout interdit.

Même celui, infiniment plus modeste, d'établir des relations commerciales avec l'Inde par Suez, de mettre à exécution les traités de Truguet, avait continué à languir, dans les

(1) Volney avait, pour ainsi dire, recueilli son sujet dans l'air, où l'avaient lancé avant lui une infinité de précurseurs, écrivant pour un lecteur unique et officiel. Pas plus que lui, Talleyrand, Bonaparte, ni le Directoire, n'auront le mérite, superflu à leur gloire ou à leur renommée, de l'originalité, quand ils s'approprieront, dix ans plus tard, l'idée de l'expédition d'Égypte. Ils n'auront que celui, suffisant par lui-même, de la décision et de l'exécution — et la responsabilité correspondante.

lenteurs calculées de la Compagnie des Indes. De temps à autre, le gouvernement et notamment le ministre de la Marine, impatienté de délais aussi interminables, avaient encore eu recours à la voie de Suez pour faire passer aux Indes quelque émissaire : ainsi un officier, Martin de Montcamp, qui était arrivé au Caire en novembre 1787, chargé de porter des dépêches au gouverneur de Pondichéry (1). Comme des missions de ce genre occasionnaient des dépenses élevées et faisaient ressortir à une trentaine de mille livres les frais d'une simple dépêche, Magallon avait proposé, en décembre 1787, un mois après le passage au Caire de Martin de Montcamp, un système de transmission plus régulier, moins coûteux et plus sûr : deux paquebots, dont l'un partirait en octobre et l'autre en mars, auraient fait le service entre l'Inde et Suez, où ils seraient arrivés approximativement en mai et en décembre ; des messagers, que Magallon s'était fait fort de recruter sur place, auraient, sans attirer l'attention ni des Anglais, ni des gens du pays, porté les dépêches, de Suez au Caire et du Caire à Alexandrie, d'où des bâtiments nolisés par ses soins les auraient transportées à Marseille ; les correspondances auraient été transmises par le même procédé dans le sens inverse (2). Cette proposition, d'un caractère tout pratique, était restée lettre morte. Elle avait coïncidé, à six mois près, avec le programme établi, en Angleterre, par le *Postmaster general*, à l'instigation du ministre des Affaires étrangères, pour le fonctionnement d'une ligne postale de Londres à Bombay et Calcutta, *via* Livourne, Alexandrie, le Caire et Suez (3). Elle y fait pendant ; et la coïncidence comme l'analogie des deux plans accusent de nouveau cette sorte de parallélisme, que la rivalité coloniale et maritime de la France et de l'Angleterre imprime aux manifestations de leur intérêt pour la communication avec l'Inde à travers l'Égypte.

(1) Cf. notre ouvrage *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 172, et Paul Masson, *op. cit.*, dix-huitième siècle.

(2) Magallon, 10 décembre 1787. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 173.

(3) Voyez p. 124-125.

II

Rien d'analogue en Angleterre. — Mais défiance croissante de Baldwin envers les agents français. — Difficultés créées par lui au voyage de Martin de Montcamp.

Comme lors des précédentes crises orientales, les Anglais, par tempérament peu enclins à anticiper sur les événements, ont beaucoup moins spéculé et disserté que les Français sur la dissolution de l'Empire ottoman, par suite sur l'ouverture de sa succession et sur l'opportunité d'hériter d'un legs à leur convenance, dans l'Archipel ou en Égypte. A mettre en regard des propositions reçues par Montmorin et publiquement débattues par Volney, nous ne trouvons que le mémoire adressé, en 1785, par Baldwin à Dundas (1), dont la remise fut suivie par le rétablissement du consulat général d'Angleterre en Égypte et par la mission, donnée à l'auteur, de conclure avec les beys un traité ouvrant Suez au pavillon britannique. Encore s'agit-il là d'un rapport secret, qui ne sera livré par Baldwin à la publicité qu'en 1801. Les seules publications anglaises ayant vu le jour à cette époque, qui aient fait voir un intérêt politique et commercial à satisfaire en Égypte, sont celles qui ont, comme le voyage de Bruce, traité de la correspondance avec l'Inde par la mer Rouge ou, comme ceux d'Irwin (2) et de Rooke (3), raconté des tra-

(1) Voir chap. x, § i.

(2) *Voyage à la mer Rouge, sur les côtes de l'Arabie, en Égypte, etc., etc.*, par Eyles Irwin, traduit sur la 3e édition anglaise par M. Parraud, 2 vol., Paris, 1792. La traversée de l'auteur en mer Rouge est de 1777. L'édition anglaise de son voyage est de 1780.

(3) *Travels to the coast of Arabia Felix and from thence by the Red sea and Egypt to Europe, etc.*, par Henry Roske, Livourne, 1788.

versées d'Inde en Grande-Bretagne par Suez ou par Kosseir.

Mais la controverse menée en France sur la liquidation ottomane et l'avenir de l'Égypte, coïncidant avec une recrudescence de tension franco-anglaise et avec une situation presque aussi troublée en Occident qu'en Orient, a mis sur leur garde les agents britanniques en Turquie et les a rendus particulièrement méfiants. C'est ainsi que la mission de Martin de Montcamp a pris pour Baldwin les proportions d'une affaire de première importance et l'a alarmé au plus haut point.

A peine informé de l'arrivée à Alexandrie d'un officier français, le 28 octobre 1787, Baldwin en donne avis, dans les deux jours, aux autorités anglaises dans l'Inde par une lettre que, pour plus de sûreté, il expédie en trois exemplaires, confiés à des courriers spéciaux empruntant trois voies différentes : la mer Rouge, Djeddah et Moka ; le désert, le Sinaï, le Hedjaz, Djeddah et Mascate ou, à défaut de Mascate, Moka ; enfin Damas et Bassorah. Martin de Montcamp devient, sous la plume de Baldwin, « un marquis, un cordon rouge et un général », « le marquis du Kan » et, en dernier lieu, omission faite d'un premier nom qui ne sonne pas assez noble, « le marquis de Montcamp, officier général, décoré du cordon rouge en récompense de services distingués ». Ce militaire de qualité et de haut grade était arrivé de Paris à Marseille en poste et de Marseille à Alexandrie en dix jours, sur un vaisseau spécialement affrété par le roi de France pour le conduire en Égypte et tenu prêt à appareiller dans les vingt-quatre heures, après que l'ordre avait été reçu de l'armer. Les troubles signalés dans la région de Bassorah lui avaient fait préférer la route d'Alexandrie, le Caire et Suez à celle d'Alexandrette et d'Alep, par où un émissaire avait cependant été envoyé de France, environ un mois auparavant. Il n'avait permis à aucun de ses serviteurs de débarquer à Alexandrie. Il avait laissé pousser ses favoris et s'était fait passer pour un docteur du nom de Martin. Artifices vains contre la vigilance et la perspicacité de Baldwin ! Les méde-

cins français, pense le consul d'Angleterre, n'affrètent pas de navires pour leur compte ; les favoris du voyageur annoncent — savante déduction — son intention de traverver l'Égypte ; l'inutile mystère dont il s'enveloppe atteste l'importance de sa mission secrète ; le consul de France, à qui il était recommandé par la cour de Versailles, l'a reçu avec une courtoisie dont ce fonctionnaire n'est pas coutumier envers les docteurs, et a assuré, dès le lendemain, son passage à Rosette. Montcamp poursuivra de là vers le Caire et les Indes (1).

Baldwin ne se borne pas à noter ainsi toutes les circonstances propres à souligner la prétendue importance d'une mission, dont il a, sans peine, appris le fait et découvert la destination, aisée à deviner. Il se met encore en quête de l'objet même de la mission et, grâce à des renseignements recueillis sur place et rapprochés des nouvelles politiques que lui ont apportées des lettres et des journaux d'Europe, il croit trouver le fin mot de l'affaire : Montcamp va prendre le commandement des forces françaises aux Indes et porter là-bas l'ordre d'entamer les hostilités contre les Anglais ! Aussi Baldwin donne-t-il l'alarme aux établissements britanniques dans l'Inde, pour qu'ils se préparent à la résistance et, le cas échéant, à l'attaque. Toutes les apparences concourent à le persuader que la guerre avec l'Angleterre est considérée en France comme inévitable : le taux des assurances maritimes sur les cargaisons pour Alexandrie a été élevé de 4 à 8 pour 100 ; dans tous les ports de France, les gens de mer sont rappelés au service du roi ; 20 vaisseaux de ligne et 8 frégates sont mis en armement à Toulon, avec toute la diligence possible ; 6 000 hommes sont tenus prêts à embarquer sur cette escadre, dont la destination est l'Inde ; 8 vaisseaux de ligne ont déjà pris la mer pour s'y rendre et le reste fera voile vers le 15 novembre suivant. « Je reçois de nouveau, déclare Baldwin, l'assurance positive que l'ar-

(1) F. O., 24, 1. Baldwin aux honorables résidents de tous établissements britanniques dans les Indes orientales, 30 octobre 1787.

mement de Toulon est absolument destiné aux Indes orientales et que l'officier (Martin de Montcamp) y porte l'ordre d'ouvrir les hostilités contre nous. Je tiens de la bouche même du consul de France que 5 frégates ont reçu l'ordre de cingler de Toulon pour protéger le commerce dans la Méditerranée (contre les pirates, m'a dit le consul), et que trois d'entre elles sont déjà en mer (1). » Ces préparatifs belliqueux auraient eu pour cause le conflit qui, à la suite d'une révolution en Hollande, avait éclaté entre le roi de Prusse et les Provinces-Unies et risquait de mettre aux prises la France et l'Angleterre. Baldwin met ses correspondants de l'Inde au courant de cette querelle d'Occident, comme aussi de la guerre rallumée en Orient, et, ne doutant pas que le gouvernement français ne cherche dans une entreprise extérieure une diversion à ses difficultés intérieures, il les conjure d'être sur leurs gardes : « Je prie Dieu qu'il vous inspire la juste détermination dans une conjoncture aussi critique ! »

Ce n'est pas encore assez d'alerter les Indes, de donner l'alarme à Londres (2), où Baldwin transmet un double de son dramatique avertissement aux présidences de Calcutta, Madras et Bombay. Il remue encore ciel et terre pour empêcher ou, au moins, retarder le voyage du dangereux émissaire français, qu'il suit positivement à la trace. Montcamp avait quitté Alexandrie le 29 octobre, escorté par un janissaire du consulat de France, et était arrivé le 2 novembre au Caire, d'où il se préparait à gagner Suez. « Mes soins auprès du gouvernement du Caire, écrit Baldwin (3), ont réussi à le retenir dans cette ville jusqu'au 15 novembre ; il y était encore à cette date, se proposant d'en partir dans trois jours. Il a fait de grands présents à Ismaïl bey pour faciliter et hâter son voyage. Mais je le rattraperai à Suez. » Effectivement, les mesures de Baldwin sont prises pour retarder l'embarquement de Montcamp « par des moyens inoffensifs »,

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 30 octobre 1787.
(2) *Ibid.*, 6 novembre 1787.
(3) *Ibid.*, 19 novembre 1787.

dont il a suggéré aux beys quelques uns, « d'un emploi plausible (1). »

Moyens pas si anodins qu'il lui plaît de le dire, et, en tout cas, radicaux. Car il a obtenu du *kiaya* d'Ismaïl un ordre au commandant de Suez de faire arrêter Montcamp. Magallon doit s'employer à faire révoquer cet ordre et y parvient, moyennant quelques présents à Ismaïl, à son kiaya et au commandant de Suez. La peine prise et les sacrifices faits pour neutraliser l'effet des embûches de Baldwin laissent toutefois Magallon et Montcamp lui-même passablement irrités contre leur adversaire et son pays. « Vous voyez, monseigneur, écrit Montcamp à Montmorin (2), comment les Anglais, qui ne sont presque rien en Égypte, font encore un dernier effort pour nous faire échouer. La seule maison de cette nation qui soit dans ce pays est celle du consul, qui n'est entretenu ici que relativement aux affaires de l'Inde. » Et la rencontre sur son chemin de ce représentant unique, mais gênant, de la perfide Albion lui inspire cette jolie et profonde définition : « On rencontre cette nation dans tous les passages, et toujours prête à faire des sacrifices pécuniaires pour obtenir des avantages politiques. » Plus philosophe, parce que plus habitué à ce genre de difficultés, Magallon note cependant les pièges tendus à Montcamp par le consul britannique et ses agents, parmi lesquels vient d'être engagé, comme vice-consul au Caire, le Vénitien Rosetti, le même dont Baldwin disait pis que pendre en 1779 et en qui il dénonçait alors l'organisateur du pillage de la caravane ! « Dans ce pays, observe Magallon, de pareilles gens sont toujours à craindre par leurs intrigues et leurs iniquités (3). »

Montcamp embarqué malgré la chasse qui lui a été donnée, Baldwin se console de n'avoir pu le faire arrêter, par la pensée de lui avoir fait perdre du temps. Ainsi ses propres

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 6 novembre 1787.
(2) Montcamp à Montmorin, 8 novembre 1787. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire.
(3) Magallon, 17 novembre 1787. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire.

messagers pourront-ils arriver aux Indes les premiers. Il note avec joie l'avance qu'ils ont prise en route. L'un d'eux a traversé Moka au début de janvier 1788, tandis que Montcamp s'y trouvait encore à la fin du même mois, attendant un passage pour Bombay. « J'ai le plaisir, mande Baldwin à Londres (1), de constater que mon renseignement a devancé le Français, et lui aura certainement fait manquer son but. » Son renseignement n'avait pas de peine à faire manquer à la mission de Montcamp un but qu'elle n'avait pas eu (2).

Heureusement, la décision que Dieu inspira aux gouvernants des Indes anglaises, après lecture de la lettre pathétique de Baldwin, fut-elle d'attendre sur la défensive l'attaque annoncée. Sinon, les hostilités se fussent ouvertes entre Anglais et Français, dans l'Hindoustan et la mer des Indes, sans que la guerre existât entre leurs gouvernements. Car, dans l'intervalle, un règlement pacifique avait composé le différend né des affaires de Hollande et tout danger de guerre franco-anglaise, jamais aussi menaçante que se l'était imaginé Baldwin, avait été écarté. La correspondance entre l'Inde britannique et l'Égypte avait donc failli, cette fois-ci, être fatale au maintien de la paix. La tension entre Londres et Paris avait toutefois été assez forte pour que le secrétaire d'État sût gré au consul de son initiative, l'en félicitât et l'encourageât à récidiver, le cas échéant : « Je suis heureux, écrivit lord Carmarthen à Baldwin (3), de vous faire savoir que l'information que vous avez envoyée à nos différents établissements aux Indes orientales venait extrêmement à propos et je suis convaincu que vous ne manquerez pas d'y transmettre tout renseignement, que vous pourriez recevoir à un moment quelconque et considérer comme méritant

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 21 juin 1788.

(2) Indépendamment de la mission de porter des dépêches à Pondichéry, Montcamp avait celle de remettre au chérif de la Mecque une lettre du ministre de la Marine et des présents. Il s'en est acquitté et a été bien reçu à Djeddah, ainsi qu'il résulte d'une lettre de Magallon en date du 24 juin 1788. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire.

(3) F. O., 24, 1. Carmarthen, 1er ou 8 février 1788 (la dépêche porte a date du 1er en tête et celle du 8 à la fin).

l'attention des diverses présidences, avec autant de célérité que l'importance du renseignement vous paraîtra exiger. »

Le rôle que la voie de Suez avait joué dans cette alerte, et que Baldwin avait espéré aussi décisif qu'en 1778, avait été pour lui l'occasion de chercher à hâter la reprise des relations maritimes entre l'Inde et l'Égypte. Écrivant aux Indes, il ne s'est pas, bien entendu, fait faute d'encourager ses compatriotes à expédier, sans plus attendre, des bâtiments à Suez. Il les a donc informés de « l'assurance solennelle » qu'il prétendait avoir reçue du capitan pacha à Alexandrie et dont, selon son habitude, il forçait le sens : « Je peux, a-t-il écrit (1), par cette circonstance, m'aventurer à dire que je n'aurais pas de difficultés à assurer une bonne réception aux navires envoyés ici la saison prochaine. » Et à lord Carmarthen, il a mandé, après avoir exprimé l'espoir d'avoir promptement l'occasion de prouver ce qu'il avançait : « Ce n'a jamais été plus important qu'en ce moment pour les intérêts de l'Angleterre, alors que l'état des affaires publiques exige si impérieusement une communication rapide et que la route de Bassorah est rendue si précaire par l'invasion d'un chef arabe (2). »

Baldwin n'avait pas tort, en se faisant fort de faire recevoir à Suez des navires anglais venus des Indes. Même sans autorisation de la Porte, l'Angleterre, si elle eût été indifférente à mécontenter Constantinople, aurait pu donner suite au projet de jonction maritime et s'en remettre à son consul du soin d'écarter les difficultés en Égypte. Car cinq mois ne se passent pas avant que Baldwin reçoive d'Ismaïl bey l'assurance qu'aucune difficulté ne sera opposée : « J'ai réussi, rapporte-t-il (3), à obtenir du gouvernement du Caire l'autorisation, pour tous passagers et dépêches arrivant à Suez par les paquebots de la Compagnie, de débarquer librement et

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 30 octobre 1787.
(2) *Ibid.*, 6 novembre 1787.
(3) *Ibid.*, 2 ou 8 avril 1788 (la dépêche porte la date du 2 en tête et celle du 8 à la fin).

de traverser le pays sans être molestés. J'ai envoyé à Suez les ordres officiels à cet effet. Et si ce gouvernement venait à être remplacé par un autre, je n'ai aucun doute que j'obtiendrais la même chose (1). »

La raison de cette concession consiste dans la situation de plus en plus précaire de la Turquie et dans les embarras d'Ismaïl bey en Égypte.

(1) Le consul vénitien, qui croit le projet de trafic par Suez abandonné par les Anglais aussi bien que par les Français, le déplore pour Venise, en faveur de laquelle il en attendait des avantages. « Les manèges des cours de France et d'Angleterre, écrit-il, pour la libre navigation de la mer Rouge, paraissent arrêtés, en raison de la guerre qui a éclaté et dans laquelle est engagée la Porte. Il serait désirable que ce commerce s'introduisît pour le bien de notre place, attendu que nos produits manufacturés, qui ont un grand débouché aux Indes, se vendraient à des prix très avantageux et l'industrie et la spéculation seraient animées. » (Arch. de Venise. Cinque savi alla Mercanzia. Consuls vénitiens. Alexandrie. Stefano Cégovich, 2 mars 1788, liasse 607.)

III

Embarras d'Ismaïl bey. — Dissensions intérieures en Égypte. — Intrigues russes. — Mésaventure du baron de Thonus. — Baldwin continue à soupçonner la France. — Le gouvernement français reçoit des offres d'Ismaïl et les écarte. — Crainte d'une expéditition maritime russe dans la mer Rouge (1790).

Les Russes faisaient pleuvoir comme grêle les défaites sur la Turquie, contre qui l'Autriche venait de se joindre à eux. En Égypte, après le départ du capitan pacha, le pouvoir d'Ismaïl bey n'avait pas tardé à être ébranlé. Le danger menaçant l'Empire ottoman, l'instabilité du gouvernement au Caire concouraient à favoriser en Égypte, non seulement des initiatives de jonction avec l'Inde, mais des desseins de mainmise sur le pays, de la part des puissances qui pouvaient en nourrir l'ambition.

Le gouvernement constitué par le capitan pacha n'a pas été capable de contenir les beys rebelles. Mourad et Ibrahim n'ont pas tardé à rompre leurs engagements (1) et à menacer de rouvrir les hostilités. Le *cheikh-el-Beled*, Ismaïl, ayant entrepris de temporiser et de négocier avec eux, les a deux fois amenés à souscrire à des arrangements qu'ils ont deux fois rompus. En avril 1785, les troupes des deux camps tiennent la campagne, face à face, près du Caire. Encore les rebelles eussent-ils, dès avant ce retour offensif, réussi à s'emparer du pouvoir, si Ismaïl ne se fût saisi d'un nombre considérable de mameluks de leur parti, qui, ayant feint

(1) Voyez chap. XII, § I.

de le déserter, avaient trouvé protection auprès de beys pourvus d'emplois. Dix-huit *kâchefs* et plus de cent mamelukks avaient été arrêtés et enfermés dans la citadelle d'Alexandrie. Mais huit des principaux *kâchefs* appréhendés avaient bientôt été mis en liberté sur parole, dans la ville.

Deux d'entre eux, Gaitaz kâchef, qui avait été trois ans *selectar* (porteur de l'épée) et trois ans *hasnadar* (trésorier), et Selim kâchef, qui avait commandé sous Ibrahim bey, venaient souvent voir Baldwin et étaient entrés en confiance avec lui. Leur maître, Ibrahim, — lui confient-ils un jour, — était résolu à devenir indépendant ; ils avaient déjà établi une correspondance intime et suivie avec la cour de Russie ; mais le consul russe, le baron de Thonus, aux bons offices de qui ils avaient eu recours dans le passé, s'était montré un homme faible et avait fait à leur cause plus de mal que de bien ; aussi leur était-il venu à l'idée que l'amitié de l'empereur pourrait leur être plus profitable que celle des Russes et ils songeaient à envoyer à Vienne un ambassadeur, pour proposer à l'Autriche tels avantages commerciaux à sa convenance, le droit de garnison à Alexandrie et à Suez, en échange de l'engagement de ne pas poser les armes, sans faire de l'indépendance de l'Égypte une condition absolue de la paix avec la Turquie. La confidence est déjà étrange ; mais la suggestion qui suit l'est encore bien davantage : car les deux *kâchefs* demandent à Baldwin de se charger de la commission pour Vienne et lui offrent une grosse somme d'argent pour le défrayer de ses dépenses et le dédommager de ses peines ! « J'ai pensé, milord, qu'il était politique d'écouter leur proposition, pour savoir ce qu'ils avaient en tête », écrit Baldwin à lord Carmarthen (1), en rapportant une confidence et une offre, qui témoignent chez ses interlocuteurs d'une extraordinaire inconscience et d'une médiocre opinion de lui.

Le lendemain, les deux compères s'échappaient d'Alexandrie. Ayant rejoint leur maître, ils menacèrent d'enlever

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 ou 8 avril 1788

d'assaut la ville, si leurs compagnons de captivité n'étaient pas relâchés. Terrifiées, les autorités locales délivrent alors les captifs et, les ayant embarqués sur deux navires, les font déposer sur un point de la côte, d'où ils rallient le camp d'Ibrahim. La Porte, au courant des intentions des rebelles et de leurs intelligences avec les Russes, envoie à Alexandrie Arnaout Ismaïl pacha, avec trois mille Arnautes, pour défendre la Basse-Égypte contre les incursions. Secours à la rigueur suffisant, pense Baldwin, pour protéger Alexandrie et le Caire contre les entreprises de Mourad et d'Ibrahim; certainement pas pour prévenir un débarquement russe en coopération avec eux. Et une expédition russe contre l'Égypte paraît alors à redouter : l'ancien secrétaire du baron de Thonus venait d'être convoqué à Livourne, où il avait reçu l'ordre d'attendre l'arrivée du comte Orloff, commandant l'escadre russe en Méditerranée.

Malgré les indices d'un projet offensif des Russes, malgré les velléités des rebelles d'appeler les Autrichiens, ce n'est ni des premiers, ni des seconds que se méfie le plus Baldwin : c'est toujours des Français. « J'ai, écrit-il (1), et depuis longtemps, dès avant la conclusion de l'alliance austro-russe, les plus sérieux soupçons que les Français se proposent de participer à ce dessein longuement préparé contre l'Empire ottoman, et que l'Égypte est le lot qui sera assigné à la France. J'ai confié mes soupçons à cet égard, il y a bien des années, au très honorable M. Dundas, sous le titre *Spéculations sur la situation et les ressources de l'Égypte* (2), et il m'a fait l'honneur de les considérer avec attention et de m'en parler avec amabilité. Je crois maintenant fermement, milord, que le moment approche où ces spéculations vont se réaliser. Nous ferons, si elles se réalisent, une triste figure. » Pour éviter à ses compatriotes l'ennui de faire cette triste figure, Baldwin suggère de traiter avec Mourad et Ibrahim, en qui il voit les maîtres de demain : « J'ai pensé, milord, que,

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 2 ou 8 avril 1788.
(2) Voyez chap. x, § I.

étant donnée la confiance dont je jouis auprès des beys rebelles, des avantages très intéressants pour l'Angleterre pourraient être tirés de leur désir d'indépendance, si l'Angleterre a quelque intérêt à conserver un établissement en Égypte ou à déjouer les visées de la France. Si les choses en viennent au point qu'il nous soit expédient ou nécessaire de prendre les armes, je conçois qu'en nous hâtant d'offrir une garantie aux beys, nous pourrions nous assurer de grands avantages et, par-dessus tout, le grand avantage de forclore les Français. Je ne parle pas de ces choses en visionnaire, milord. Je crois même qu'on peut les discerner dans l'actuel prélude de la guerre (1) et dans les manœuvres de la plupart des États riverains de la Méditerranée. » Visionnaire, Baldwin l'était, en attribuant à la France une intention qu'elle n'avait pas alors et dont sa situation intérieure eût, en tout cas, interdit l'exécution à la monarchie aux abois. Mais il ne l'était pas, en prévoyant une guerre franco-anglaise, qui éclatera cinq ans plus tard, ni en considérant que l'Angleterre dût nécessairement riposter à une expédition française en Égypte, qui se produira dix ans plus tard.

Les premiers à justifier ses alarmes ne sont toutefois pas les Français, mais les Russes. En août 1788, paraît devant Damiette l'ancien consul de Russie à Alexandrie, le baron de Thonus, sur une frégate de quarante canons, accompagnée de deux transports chargés d'armes, de munitions, d'argent et de présents (2). L'agent français à Damiette, Reybaud, lui sert d'intermédiaire avec la côte d'abord, avec le Caire ensuite. « Si c'est par un intérêt national dans le dessein russe, ou par imbécillité, je n'en sais rien », dit Baldwin à propos du rôle de Reybaud. Le but de Thonus était de provoquer un soulèvement général des beys contre la Turquie, en s'entendant avec les rebelles. Croyant le gouvernement du Caire

(1) Baldwin ne doutait pas que la guerre ne s'étendît et que la France et l'Angleterre y prissent part l'une contre l'autre. « Ce sera étrange que la France et l'Angleterre restent en dehors de cette querelle », écrit-il le 8 novembre 1788. F. O., 24, 1.

(2) F. O., Turkey, 9. Ainslie, 1er novembre 1788.

disposé à entrer dans cette voie, il écrit à Ismaïl bey, qui envoie à Damiette des officiers pour conférer avec lui. Ces officiers lui persuadent de venir au Caire avec eux et il s'embarque, le 11 septembre, accompagné de Reybaud, pour remonter le Nil (1). S'étant présenté à Ismaïl bey, dans son camp, il exhibe des lettres de créance, qui le qualifient d'envoyé de l'impératrice de Russie auprès des beys d'Égypte. Ismaïl en entend la lecture, puis remet Thonus à ses gens, avec ordre de le conduire au pacha du Caire, qui le fait enfermer à la citadelle, ainsi que Reybaud (2). Très excitée contre lui, la populace a été sur le point de lui faire payer cher son audace et a dû être calmée par les cheiks et les imans. Fouillé, il est trouvé porteur de lettres pour Ibrahim et Mourad ; car, s'il a prétendu débaucher Ismaïl, soulever le corps entier des mameluks et les inciter à gouverner par eux-mêmes, en pouvoir indépendant, il n'en a pas moins eu mission de favoriser Ibrahim et Mourad et de leur assurer que les forces de l'impératrice Catherine seraient bientôt rendues en Méditerranée, prêtes à les protéger.

L'aventure a donc tourné à la confusion de Thonus et de la Russie. Mais elle a donné, comme dit Baldwin, « le plus pur cachet d'authencitité au dessein longuement prémédité des Russes » (3). Pourtant, ce n'est pas encore d'eux que leur tentative manquée l'engage à se méfier le plus : c'est encore des Français. Dès le début de l'entreprise destinée à échouer si pitoyablement, Baldwin a de nouveau écrit à Londres (4) : « Votre Seigneurie constatera que la correspondance des Russes avec les beys rebelles est fortement indiquée par son progrès jusqu'à ce point. Je n'ai jamais cessé d'attribuer l'inaction des rebelles à l'attente de quelque événement de ce genre. Et maintenant je suis persuadé que le

(1) F. O., 14, 1. Baldwin, 23 septembre 1788.

(2) Reybaud fut relâché presque aussitôt sur la constatation de son innocence. Ainslie, 8 novembre 1788. F. O., Turkey, 9.

(3) « Le caractère du consul de Russie était, dit Baldwin, le plus propre à compromettre ce dessein. » 8 novembre 1788. F. O., 24, 1.

(4) F. O., 24, 1. Baldwin, 18 août 1788.

consul leur apporte l'assurance que la flotte russe ne tardera pas à venir les secourir. Si la flotte passe dans la Méditerranée, cette province fameuse tombera sous une influence rien moins qu'amicale aux intérêts de l'Angleterre. Mais je soupçonne pire que cela ; je soupçonne qu'elle tombera dans le lot de la France. J'ai depuis longtemps suspecté une conspiration de cette espèce, et je m'attends à ce que l'arrivée de la flotte russe dans la Méditerranée soit le signal qui la fera éclater. » Baldwin n'est pas absolument seul à soupçonner la main de la France à l'arrière-plan de la tentative russe en Égypte. Car cette affaire, rapporte Ainslie quelques mois plus tard (1), a donné beaucoup d'ombrage à Constantinople ; des doutes ont été conçus sur la fidélité de la France, soupçonnée de vouloir ramener au Caire Mourad et Ibrahim, pour poursuivre son plan de navigation dans la mer Rouge.

Aussi Baldwin est-il à l'affût des moindres symptômes d'une activité française tournée vers l'Égypte, Suez ou l'Inde. La corvette française la *Badine*, commandée par le prince de Rohan-Soubise, fait-elle escale à Alexandrie, venant de Crète, et son commandant se rend-il au Caire, en touriste, dit-on? « Si c'est pour autre chose que pour satisfaire sa curiosité, je me promets bien de le savoir », écrit Baldwin (2). Un Arabe monté à dromadaire arrive-t-il du Hedjaz, apportant au consul de France la nouvelle qu'un navire français, venu de Pondichéry et destiné à Suez, avait débarqué sa cargaison à Djeddah et, renonçant à pousser jusqu'en Égypte (3), était reparti pour les Indes? Baldwin d'en conclure que Montcamp, n'ayant pas trouvé de passage pour Pondichéry avant l'arrivée de ce bâtiment, avait enjoint au capitaine de rebrousser chemin pour le conduire à destination. Et ce lui est une raison de plus de croire à l'extrême importance de la mission confiée à Montcamp (4). Un autre vaisseau français

(1) F. O., Turkey, 9. Ainslie, 8 novembre 1788.
(2) F. O., 24, 1. Baldwin, 31 juillet 1788.
(3) Sous prétexte que le navire était mal conditionné pour remonter jusqu'à Suez.
(4) F. O., 24, 1. Baldwin, 31 juillet 1788.

doit-il, à la saison suivante, être expédié de Pondichéry pour enlever à Djeddah la cargaison entreposée par le premier et l'apporter à Suez (1)? Nouveau prétexte à signaler la persévérance de la France et ses intentions machiavéliques.

Combien Baldwin eût-il encore été rassuré, s'il avait pu connaître la réserve, voire la timidité, qui présidaient à la politique du gouvernement français à l'égard de l'Égypte ! Les difficultés qu'éprouvait Ismaïl bey à se maintenir au pouvoir et l'impossibilité où il était d'obtenir un secours efficace de la Turquie, elle-même très mal en point, l'amenaient à chercher appui du côté de puissances européennes en bons termes avec l'Empire ottoman. C'est la raison pour laquelle il avait accordé à Baldwin, à première réquisition, l'autorisation de faire venir à Suez des bâtiments anglais et traverser l'Égypte aux passagers et dépêches (2). Mais, après avoir consenti, en faveur de l'Angleterre, à cette concession, dont il n'entendait sans doute pas faire une avance gratuite, il s'adressa à la France et lui demanda un service, qui ne fût pas resté sans récompense. Ayant fait appeler Magallon, il le chargea de solliciter pour lui la protection du roi de France et de demander à Versailles l'envoi au Caire d'un ingénieur, d'un officier d'artillerie, d'un chef fondeur et d'un nombre suffisant d'auxiliaires, pour lui fabriquer mortiers, canons, boulets, ponts de bois et navires. Lui-même écrivit dans ce sens au ministre de la Marine, La Luzerne, et eût voulu offrir des chevaux en présent à Louis XVI (3).

Magallon ne manqua pas de signaler le parti que la France pouvait tirer des dispositions d'Ismaïl, « si l'on formait, disait-il (4), des vues politiques sur ce pays, soit quant à l'objet

(1) Le second navire ainsi annoncé peut être *le Prince de Condé*, qui arrivera à Suez le 29 mars 1789. Le premier peut être celui qui débarqua à Moka, non à Djeddah, la cargaison expédiée des Indes à Suez par un certain M. de Moracin. Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 172, lettre de Magallon du 27 octobre 1788. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire.

(2) Voir p. 287.

(3) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 221 à 224.

(4) Arch. Aff. étr., Turquie, 179. Lettres de Magallon à la Mecque et à Choiseul-Gouffier, 6 mars 1789.

d'empêcher les Russes d'y prendre pied, soit en nous assurant par ici une communication sûre et facile avec l'Inde ». Mais fournir des techniciens au bey d'Égypte, alors que le roi avait rappelé de Constantinople sa mission militaire, parut au ministre de la Marine un manque d'égards pour le sultan. « Je suis convaincu, opina La Luzerne, que la délicatesse des sentiments de Sa Majesté pour Sa Hautesse (1) répugnerait à des démarches qui n'ont point l'attache de ce prince. Il est donc indispensable qu'Ismaïl sollicite l'intervention du ministère ottoman. » Consulté sur cette réponse par son collègue de la marine, le ministre des Affaires étrangères, Montmorin, émit la crainte qu'Ismaïl éconduit ne se retournât vers l'Angleterre : « Il est à craindre, objecta-t-il (2), que, si nous nous refusons à sa demande, les Anglais, à qui il s'adressera, ne se montrent beaucoup plus faciles. » Mais, malgré cette objection, Montmorin n'en souscrivit pas moins à l'avis de La Luzerne, et ordre fut donné à Magallon de gagner du temps, d'alléguer à Ismaïl le besoin de fixer au préalable les traitements des techniciens demandés, pendant que Choiseul-Gouffier, à qui l'instruction en fut donnée, pressentirait la Porte sur leur envoi en Égypte.

En recevant cette pauvre réponse, Magallon préféra invoquer simplement auprès d'Ismaïl les troubles intérieurs en France, et prétexter « la nécessité où le gouvernement s'était trouvé de ne point éloigner les personnes utiles ». Comprenant parfaitement la raison véritable des scrupules de nos ministres, il s'abstint, avec une patriotique discrétion, d'insister auprès d'eux. Encore eut-il le talent de faire accepter son excuse par Ismaïl et de se réserver la possibilité de reprendre la conversation. « Votre Grandeur, écrivit-il à La Luzerne (3), ne doit pas craindre que je La mette dans la nécessité de sortir du système de prudence que les circonstances actuelles l'ont

(1) Arch. Aff. étr., Turquie, 179. Sa Hautesse est le titre alors donné au sultan de Turquie.
(2) Arch. Aff. étr., Turquie, 179. Montmorin à Choiseul-Gouffier.
(3) Arch. Aff. étr., Turquie, 179. Magallon à La Luzerne, 16 mars 1790.

mise dans le cas d'adopter. Elle pourra, lorsqu'Elle croira le moment favorable, négocier avec Ismaïl bey ou avec tout autre personnage qui pourrait le remplacer. Vous pouvez, monseigneur, être assuré que la porte aux négociations qui pourraient vous être utiles est toujours ouverte. » La négociation prescrite à Choiseul-Gouffier à Constantinople n'aboutit naturellement pas ; le gouvernement français se garda de rouvrir au Caire celle que l'habileté de Magallon lui avait ménagé le moyen de reprendre ; il laissa même sans réponse deux nouveaux appels adressés du Caire à La Luzerne, l'un par Ismaïl bey, l'autre par le propre représentant du sultan, le pacha d'Égypte. En 1790 et 1791, plus encore qu'en 1789, la monarchie française n'avait pas le loisir de s'occuper des potentats du Caire (1).

Baldwin, Ainslie et les ministres anglais auraient donc pu dormir sur leurs deux oreilles, n'eût été les Russes. En 1790, lord Carmarthen, devenu le duc de Leeds, invite Ainslie à communiquer à la Porte dans le plus grand secret l'information suivante (2) : la Russie se propose d'armer une flotte à destination de la mer Rouge, pour détruire Djeddah et Yambo, piller et rançonner Médine et la Mecque, violer la sépulture de Mahomet, détruire les navires turcs dans cette mer ; la flotte russe touchera à Madagascar et fera voile pour la mer Rouge sous pavillon hollandais et sous prétexte de commerce ; la force de l'escadre sera de 8 vaisseaux de 14 à 32 canons, 900 Européens, 600 noirs de Madagascar ; elle emportera de l'argent. Ainslie s'empressa de transmettre à la Porte cette information alarmante, voire alarmiste. Des

(1) Plus libre de ses mouvement que Louis XVI, Louis-Philippe donnera, quarante ans plus tard, sa revanche à la France en fournissant à Méhémet-Ali, pour coopérer à la régénération de l'Égypte, des techniciens civils et militaires de toutes professions, en bien plus grand nombre qu'Ismaïl bey n'en avait demandé pour sa défense. Et, à beaucoup plus brève échéance, Bonaparte fera plus encore, en conduisant à sa suite, sur les bords du Nil, la plus admirable équipe de savants et d'artistes qui ait jamais été rassemblée : la *Commission des sciences et des arts*, pépinière des membres de l'*Institut du Caire*.

(2) F. O., Turkey, 11. Leeds à Ainslie 8 janvier 1790.

ordres, à ce qu'il assure (1), furent envoyés au Caire pour parer au danger.

On reste sceptique quant aux moyens que les gouvernants de l'Égypte auraient pu mettre en œuvre pour y parer. Leur plus sûre défense paraît avoir résidé dans l'inconsistance même du danger, dans l'invraisemblance du projet attribué à la Russie. L'eût-elle formé, que l'exécution en eût fait surgir des difficultés matérielles, dont elle aurait eu du mal à venir à bout. Il n'y a qu'un exemple d'une escadre russe ayant quitté Cronstadt pour s'acheminer, précisément par Madagascar, vers un théâtre d'opérations maritimes encore plus lointain, il est vrai, que l'océan Indien et la mer Rouge : elle n'y est pas parvenue sans peine et n'y a pas rencontré une heureuse fortune ; et c'était pourtant cent quinze ans après. Tout fait présumer que Catherine II n'a jamais songé sérieusement à aventurer une flotte de guerre dans le périlleux périple, au terme duquel l'amiral Rodjestvensky a trouvé un désastre. En tout cas, aucune force navale russe ne parut jamais sur les côtes d'Arabie et la guerre russo-turque finira sans que la Russie ait donné aucun complément à la fâcheuse équipée du baron de Thonus.

(1) F. O., Turkey, 11. Ainslie, 8 mars 1790.

CHAPITRE XIV

ENQUÊTE ANGLAISE SUR LE COMMERCE DU LEVANT. — LES ÉPREUVES DES FRANÇAIS AU CAIRE. — LA SUPPRESSION DU CONSULAT GÉNÉRAL D'ANGLETERRE EN ÉGYPTE

I

Le gouvernement anglais se sert occasionnellement de la voie de Suez pour ses courriers, mais n'organise pas de service régulier. — L'Angleterre et le commerce de l'Égypte. — La Compagnie du Levant et le Comité commercial du Conseil privé se prononcent pour l'abstention (1790).

Jamais la crainte d'une entreprise russe contre l'Égypte n'a inspiré au gouvernement britannique la moindre tentation de prendre les devants ; jamais non plus, celle de velléités françaises, sur la réalisation desquelles la Révolution naissante l'a suffisamment rassuré.

Il s'est borné, sans en avoir obtenu licence expresse de la Porte, à faire passer par Suez, à de rares intervalles, des émissaires envoyés avec des dépêches de Londres aux Indes ou *vice versa*. Ainsi, en mai 1790, MM. Saint-Léger et Colier, qui arrivent à Alexandrie le 14 juin, se rendent au Caire, à Suez, et là s'embarquent sur un bateau indigène pour Djeddah ou Moka, où ils espèrent trouver un navire marchand qui les transportera à Bombay. C'est une occasion pour Baldwin, qui a fait de son mieux pour faciliter et hâter leur voyage, de s'enquérir des raisons pour lesquelles il n'a pas été donné suite au plan de correspondance régulière, par paquebots

anglais, et d'insister pour que soit organisé le service projeté. Faute de ce service, fait-il observer, les courriers risquent d'attendre longtemps à Djeddah un passage qu'ils y vont chercher au petit bonheur. « Il en serait autrement, remarque Baldwin (1), si, conformément à l'intention de mon établissement ici, des vaisseaux avaient été régulièrement envoyés des Indes orientales à Suez, pour transporter la correspondance ordinaire avec l'Angleterre et se tenir prêts à embarquer les courriers extraordinaires. Mais, sans que je sache par suite de quel empêchement, aucun n'a jamais paru. Voilà le second exemple, depuis que je suis ici, d'un cas où le défaut d'un tel service pourrait avoir été péniblement ressenti par notre pays et où les avantages dont cette voie est susceptible pourraient avoir été anéantis. Si un paquebot s'était trouvé à Suez pour y attendre M. Saint-Léger, ses dépêches auraient été lues aux Indes soixante jours après la date où elles ont été écrites. »

On a peine à s'expliquer, en effet, pourquoi le projet élaboré dès juin 1787 entre le *Postmaster general* et lord Carmarthen (2) et destiné à entrer en fonctionnement dès 1788 n'a pas été mis à exécution, surtout après que Baldwin avait obtenu d'Ismaïl bey la promesse de recevoir à Suez et de bien traiter navires et passagers. Ce ne peut avoir été que par suite de l'échec d'Ainslie dans ses démarches à Constantinople (3), quelque scrupule ou quelque crainte de complication retenant le gouvernement anglais de passer outre au refus de la Porte. Encore cette raison suppose-t-elle de sa part un moindre intérêt pour la communication avec l'Inde, qu'à l'époque où avaient été décidée la mission de Baldwin, dressé le plan et déterminé le fonctionnement du service.

C'est seulement par rapport au commerce du Levant que la crise politique de l'Orient a préoccupé le gouvernement anglais. En 1790, le duc de Leeds demande au « Comité

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 21 juin 1790.
(2) Voir chap. XII § II.
(3) Voir chap. XI, § IV et chap. XII, § IV

commercial du conseil privé » (*Office of committee of Privy Council for trade*) une enquête et un rapport sur l'état actuel de ce commerce, les mesures que son intérêt peut exiger et les développements dont il est susceptible. Les lords du comité compulsent les documents sur la matière, convoquent et entendent les directeurs de la Compagnie du Levant et remettent, le 19 octobre, au duc de Leeds leur « rapport sur le commerce de l'Angleterre avec la Turquie » (1). Un long chapitre en est consacré à l'Égypte, dont les productions, les exportations, les importations sont énumérées, l'ancienne prospérité rappelée, l'actuelle décadence décrite. « L'Égypte, y est-il dit, par son heureuse situation entre la Méditerranée et la mer Rouge, est en mesure de commercer, soit avec les riches contrées de la côte sud de l'Asie, soit avec l'Europe. Elle a été, pendant des siècles, l'entrepôt et le seul canal par lesquels des relations commerciales entre ces parties du monde, éloignées l'une de l'autre, pouvaient être entretenues. La richesse qu'elle tirait du commerce était immense. Elle continue à échanger par caravanes avec beaucoup de régions de l'Afrique. Mais il n'y a pas de pays qui ait à présent aussi peu de communications avec l'étranger, tant en Europe qu'en Asie, et son commerce extérieur, soit par la Méditerranée, soit par la mer Rouge, est maintenant très peu considérable. » Cette appréciation était passablement exagérée, au moins quant au commerce de l'Égypte avec certains pays d'Europe, dont les échanges avec elle n'avaient jamais été insignifiants : les lords du comité généralisaient trop, sur ce point, le cas particulier de l'Angleterre.

Leur rapport signale qu'en dehors des articles des capitulations, qui conféraient aux sujets anglais le droit de trafiquer dans toutes les parties de l'Empire ottoman, il en existait de spéciaux, qui autorisaient et protégeaient expressément le commerce britannique avec Alexandrie et le Caire, défendant de le soumettre à d'autres droits de douane que

(1) F. O., Turkey, 11. Report of the Lords of the Committee of Privy council relative to the trade with Turkey 19 octobre 1790.

l'ancienne taxe de 3 pour 100. Mais, malgré un régime conventionnel aussi avantageux, « il n'y a, constate le comité, pas ou peu de commerce direct entre la Grande-Bretagne et l'Égypte ; des négociants anglais entretiennent encore indirectement quelque trafic avec ce pays, par Livourne ; il a aussi été envoyé de Smyrne à Alexandrie des *châlons* (1), du cuivre, de l'étain et des armes, qui s'y sont bien vendus, et les retours ont consisté principalement en *séné* ». Il appert de là que le commerce de l'Angleterre est tombé à rien ou presque rien. Sans en être au même point, celui de la France est cependant en décroissance : « Le commerce de la France avec l'Égypte, bien que pendant longtemps plus important que celui de l'Angleterre, a récemment beaucoup diminué et est encore sur son déclin. Livourne et Venise sont maintenant les ports par où se fait le plus d'échanges avec l'Égypte. » Nombreux seraient pourtant — le rapport le reconnaît — les produits que l'Égypte, même déchue de sa splendeur, pourrait fournir au pavillon anglais et ceux que l'Angleterre pourrait y écouler. Aussi les lords du Comité ont-ils demandé aux directeurs de la Compagnie du Levant pourquoi les sujets britanniques faisaient aussi peu de commerce avec l'Égypte. Il leur a été répondu que c'était à cause de l'état troublé du pays, de l'insécurité de la propriété et du danger couru par les résidents ; et c'est, observent-ils, la vérité. On reconnaît là l'argument constamment invoqué, depuis près d'un quart de siècle, par la Compagnie du Levant (2), pour s'abstenir de former un établissement en Égypte et d'y créer un consulat dépendant d'elle-même.

Il va de soi que, principalement documentés par les administrateurs de cette Compagnie, les lords du Comité sont sensibles à l'argument qu'elle met en avant pour justifier son inaction. Ils l'adoptent en effet et, après avoir marqué le caractère purement nominal du pouvoir conservé en Égypte par le Grand Seigneur et sommairement décrit

(1) Nom donné à une espèce de drap.
(2) Voir notamment chap. VI, § I.

l'anarchie organisée qu'était le gouvernement du Caire, ils appliquent la même objection au commerce avec l'Inde par Suez. Ils rappellent les projets d'Ali bey, la concession jadis obtenue par Bruce de Mohammed bey, le parti qu'en avait tiré Warren Hastings, le trafic maritime poursuivi par la mer Rouge jusqu'en 1779, le pillage de la caravane (1). Ils mentionnent en passant la raison égoïste de certaines oppositions rencontrées en Angleterre par ces audacieuses initiatives : « Beaucoup de gens craignent, disent-ils, que les manufactures des Indes, apportées par cette voie dans les pays riverains de la Méditerranée, y soient vendues meilleur marché que les marchandises similaires importées par le cap de Bonne-Espérance en Angleterre, France et Hollande et réexpédiées de là en Méditerranée. » Ils signalent une autre raison, d'intérêt moins personnel, également propre à dissuader les Anglais de rouvrir la route de Suez : « D'autres personnes pensent que, comme les cotonnades de Grande-Bretagne approchent maintenant tellement en perfection de celles qu'on fabrique aux Indes et peuvent être vendues à un prix si peu supérieur, il ne serait pas sage, de la part du gouvernement britannique, de chercher à ouvrir un commerce entre l'Inde et Suez et d'encourager ainsi l'importation en Europe de manufactures des Indes, à meilleur marché qu'elles ne peuvent y être actuellement importées. » Mais tout cet exposé n'est que pour en arriver à la conclusion suivante :

« Il paraît cependant au Comité qu'il n'y a pas lieu de discuter cette question. Le commerce de l'Égypte avec l'Inde ne peut pas revivre, aussi longtemps que le gouvernement de l'Égypte restera dans son état actuel ; et, par quelque cause que ce soit, il y a peu de chances de changement. Un écrivain de talent, qui a résidé quelque temps en Égypte (2), a fait observer qu'Ali bey aurait dû y introduire de sages lois et une bonne forme de gouvernement, propre à assurer le

(1) Voir chap. II, III et VII.
(2) C'est de Volney qu'il est ici question.

respect de la propriété, avant de s'efforcer de rétablir le trafic maritime, qui avait existé autrefois entre ce pays et l'Inde. Si toutefois il arrivait, dans l'avenir, que le Grand Seigneur pût ressaisir son autorité en Égypte, de manière à y assurer la protection du commerce, ou qu'un nouveau gouvernement y fût établi par une autre puissance quelconque, ce qui atteindrait la même fin, alors ce commerce, s'il est réellement profitable, renaîtra certainement. D'autres nations seront prêtes à l'exploiter et s'assureront le bénéfice qui en résultera. Dans ce cas, il serait absurde d'empêcher le négociant anglais, à bien des égards le mieux qualifié pour cela, de prendre sa part de ce trafic, quand même il troublerait quelques autres branches du commerce anglais et diminuerait les avantages qu'elles procurent. Il serait encore plus malaisé, autant qu'injuste, de la part du gouvernement britannique, même s'il le pouvait, de chercher, comme les Portugais l'ont fait une fois sous Albuquerque, à écraser et éteindre ce commerce par la force armée. Si le commerce de l'Égypte, soit avec l'Inde, soit avec l'Europe, pouvait être ressuscité par une restauration de l'autorité turque dans ce pays, les privilèges accordés par les capitulations aux négociants anglais seraient suffisants à leur protection, attendu qu'ils s'étendent à toutes les contrées placées sous la domination du Grand Seigneur ; et aucune nouvelle stipulation spéciale n'aurait besoin d'être insérée pour cet objet dans les capitulations. S'il arrivait jamais qu'un gouvernement plus parfait fût établi en Égypte par une autre puissance quelconque, il serait temps alors de penser à conclure avec cette puissance quelque traité pour l'avantage du commerce avec l'Égypte. »

Il se trouve donc à Londres, en 1790, un corps d'État pour admettre qu'une puissance étrangère s'établisse en Égypte, sans opposition de la part de l'Angleterre, qui se bornerait, dans ce cas, à sauvegarder son propre intérêt commercial, par rapport à l'Égypte et à l'Inde, en passant un traité avec la puissance occupante. Le fait mérite d'être relevé et retenu.

Mais il convient aussi de remarquer immédiatement que le comité a naturellement considéré la question du seul point de vue du commerce. Son avis ne préjuge donc nullement de l'attitude qu'aurait prise, ce cas échéant, le gouvernement britannique, en tenant compte de l'intérêt politique. Encore l'opinion exprimée par le comité n'est-elle pas, même au point de vue économique, exempte d'une certaine naïveté. Car une puissance étrangère, qui n'aurait pu être que la France, la Russie ou l'Autriche, se serait proposé, en s'établissant en Égypte, un avantage à la fois politique et commercial, qui, dans les idées du temps, eût tendu à lui assurer un monopole ou au moins une forte supériorité. Elle n'eût donc pas été disposée à partager avec autrui et se fût, de la sorte, promptement trouvée en conflit armé avec l'Angleterre, celle-ci le voulût-elle ou non. Baldwin voyait à cet égard plus clair que les lords du comité.

Il est manifeste toutefois — hâtons-nous de le dire à leur décharge — que la solution préférée par eux est la restauration en Égypte du pouvoir effectif de la Porte. En cela ils sont pleinement d'accord, non seulement avec les vœux de leur gouvernement, mais avec l'intérêt politique de leur pays à cette époque et pour longtemps encore (1).

A défaut du rétablissement de l'ordre et d'une administration moins despotique en Égypte, soit par la Porte, soit par une puissance chrétienne, ils concluent à un absolu effacement, à un complet désistement, tant pour le commerce local que pour celui de l'Inde par Suez. Leur conclusion ne s'applique pas — cela va sans dire — à la transmission des dépêches, qui n'était pas de leur compétence. Mais la raison dont ils l'appuyaient, — l'impossibilité de rien entreprendre de sûr en Égypte tant que le gouvernement y serait ce qu'il était, — devait nécessairement influer sur les disposi-

(1) Toutes les crises de la question d'Égypte, depuis l'expédition de Bonaparte jusqu'à la révolte d'Arabi pacha, de 1798 à 1882, montrent dans le maintien de la souveraineté ou de l'influence ottomanes le vœu du gouvernement britannique et sa conception de l'intérêt anglais.

tions, déjà bien chancelantes, du cabinet britannique, à l'égard d'un plan de correspondance régulière, à demi oublié. Et l'on doit convenir qu'en 1790, les conditions intérieures de l'Égypte n'étaient pas de nature à encourager les initiatives pacifiques d'un État européen.

II

Situation malheureuse des Français au Caire. — Leurs appels à la Constituante et à la Convention (1791-1793). — Nomination de Magallon au consulat général de France en Égypte (1793). — Suppression du consulat général d'Angleterre. — Dundas intercède sans succès auprès de lord Grenville en faveur de Baldwin (1793).

L'existence et les opérations des *Francs* pâtissaient de plus en plus, surtout au Caire, de l'anarchie du pays et de l'arbitraire du gouvernement. Dès 1790, les choses en sont venues au point que les Français, pourtant les plus solidement établis et les plus tenaces, craignent d'en être réduits à abandonner la capitale. Le dévouement et l'influence de Magallon ne suffisent plus à les y protéger, ni à compenser le tort que leur porte le transfert à Alexandrie de l'*Échelle* et du consulat général (1). Aussi adressent-ils à l'Assemblée constituante et à la Chambre de commerce de Marseille deux mémoires (2), où, ne laissant entrevoir la nécessité de leur retraite que pour mieux en faire sentir les inconvénients, ils rassemblent toutes les raisons qui doivent faire désirer qu'ils restent : valeur exceptionnelle du Caire, comme marché et entrepôt ; nombre et importance des transactions qui s'y opèrent ; abondance des marchandises qui s'y consomment ; variété des produits qui y parviennent ; enfin intérêt des communications avec l'Inde. « Si les Français, disent nos marchands (3), aban-

(1) Depuis 1777.

(2) Arch. hist. de la Chambre de commerce de Marseille. Série H. H., art. 15 du catalogue d'Octave Teissier.

(3) Pour toute cette partie, cf. notre ouvrage sur *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 225 et suiv., ainsi que le 1er volume de *l'Isthme et le canal de Suez* par J. Charles-Roux.

donnent le Caire, la communication avec les Indes orientales par l'isthme de Suez est interrompue ; nos vaisseaux n'apportent plus à Suez les toiles du Bengale. Ce commerce, qui avait causé tant de soucis à la Compagnie anglaise, qui, mieux dirigé, peut lui porter un coup mortel, est perdu pour la France. Il faut donc, pour la prospérité du commerce national, qu'il y ait des Français au Caire. » Malgré la désespérante lenteur et l'indifférence de la Compagnie des Indes à tirer parti des traités de Truguet, malgré son « sabotage » intentionnel du plan du maréchal de Castries, les négociants français du Caire pouvaient, à la rigueur, en parler comme de résultats acquis et en faire redouter la perte pour la France, parce qu'il n'y avait pas un an que le premier navire français expédié des Indes par la Compagnie, le *Prince-de-Condé*, était arrivé à Suez (1), que Magallon l'y avait fait recevoir et que la cargaison en avait été avantageusement vendue au Caire. Ainsi s'explique qu'ils aient pu parler au présent de liaison commerciale avec les Indes, de vaisseaux apportant en Égypte les toiles du Bengale, d'un commerce préoccupant la Compagnie anglaise et capable de lui porter un coup mortel. Pour qu'ils pussent se maintenir au Caire et y remplir leur rôle utile, le gouvernement français devait, selon eux, conclure avec la Turquie de nouvelles *capitulations*, que contresigneraient les beys égyptiens et qui, confirmant en faveur de nos résidents toutes les garanties édictées par les précédentes, mais non observées en Égypte, les mettraient à couvert des avanies et extorsions des mameluks. Nul doute que les beys, dont le chef actuel, Ismaïl, avait témoigné du désir de se lier avec la France, ne reconnussent la validité d'un nouveau traité franco-ottoman. Au surplus, voudraient-ils s'y soustraire, que leur en imposer le respect serait jeu d'enfant : « Quatre frégates, dont deux bloquassent les ports d'Alexandrie et de Damiette, et deux croisassent entre ceux de Djeddah et de Suez dans la mer Rouge, prive-

(1) Le 26 mars 1789.

raient tout à coup l'Égypte de son commerce et les beys accorderaient bien vite toutes les satisfactions qu'on demanderait. » Que si cette action ne suffisait pas, on pourrait saisir la flotte marchande indigène qui, chaque année, en mars, apportait de Djeddah à Suez le café, la gomme et les drogues. Grâce à ces opérations dépourvues de risques et peu coûteuses, le commerce français en Égypte redeviendrait sûr et florissant : « Le Caire offrirait une communication facile avec les Indes orientales et le port de Suez serait fatal au commerce des Anglais. » Car le caractère de rivalité franco-anglaise est si inhérent à ces lointaines origines des questions d'Égypte et de la mer Rouge, qu'il n'y a jamais, pour les précurseurs qui s'en préoccupent, soit d'un côté, soit de l'autre, de bonheur complet sans le malheur d'autrui. Aussi lorsque, selon l'expression de nos marchands, « les vues s'agrandissent », est-ce pour faire découvrir le parti offensif à tirer, contre l'Angleterre, de leur établissement et de leur activité, une fois leur sécurité convenablement assurée : « Que faisons-nous, écrivent-ils, et quel aveuglement est le nôtre? Si nous voulons abattre la puissance de nos rivaux dans le Bengale, si nous voulons partager le commerce qu'ils font dans ces riches contrées, c'est vers Suez et la mer Rouge qu'il faut tourner nos regards... Que les ports de la mer Rouge soient ouverts aux navires français ; que le commerce qu'ils y feront ne soit soumis à aucune entrave ; qu'ils puissent apporter à Suez les marchandises des Indes ; que leur transport de Suez au Caire soit protégé par le bey commandant : bientôt le Caire deviendra l'entrepôt des Indes orientales et ce colosse que les Anglais ont élevé dans le Bengale sera renversé. »

Ainsi pensaient les résidents français du Caire l'année même où, à Londres, le comité commercial du conseil privé, supposant l'établissement en Égypte d'une puissance étrangère, considérait qu'un traité de commerce avec elle suffirait alors à sauvegarder l'intérêt anglais dans la vallée du Nil et dans les Indes. Son illusion à cet égard n'eût sans doute pas résisté à la lecture des lignes qui précèdent.

Heureusement pour l'Angleterre, le gouvernement français était dans l'incapacité absolue d'écouter et même d'entendre des appels de ce genre. Qu'importait en effet que Froment, envoyé aux Indes par Suez en 1778 et 1782 (1), réitérât auprès du ministre de la Marine, M. de Fleurieu, des propositions déjà présentées au maréchal de Castries pour l'organisation d'un service postal maritime entre Suez et Pondichéry (2)? Que l'Assemblée constituante, abolissant le privilège de la Compagnie des Indes, balayât l'obstacle qui avait rendu caducs les efforts de Castries et de Choiseul-Gouffier, stérile le succès diplomatique de Truguet? Que Dupré, député du Languedoc, réclamât pour tous les ports la faculté, jusqu'alors réservée à Lorient, d'importer des marchandises de l'Inde (3)? Que Sinéty, député de Provence, soutenant la même cause, montrât les armateurs de la Méditerranée prêts à s'ouvrir vers l'Extrême-Orient une route plus courte que celle de l'océan Atlantique? (4) Pour entreprendre et exécuter, la liberté d'action, les moyens, faisaient de plus en plus défaut au gouvernement. La Révolution semait pour l'avenir. Mais, pour le présent, elle paralysait le pouvoir exécutif et, en Orient même, commençait la désorganisation des Échelles du Levant, qui atteindra son comble en 1793. Choiseul-Gouffier, à Constantinople, se désolait de voir le prestige et l'influence de la France s'en aller par morceaux, se lamentait de devoir renoncer à une médiation, qu'il avait travaillé depuis 1787 à nous ménager entre la Turquie et ses ennemis, et en récompense de laquelle il espérait nous assurer des avantages commerciaux dans la mer Noire et dans la mer Rouge (5). Et, comme aucun agent français ni anglais en Orient n'a jamais pu, à cette époque d'antagonisme, se retenir de craindre que le pays rival profitât de l'échec ou de l'effacement du sien, Choiseul-Gouffier redoutait que l'Angleterre

(1) Voir chap. VIII, § III.
(2) Le 13 décembre 1790. Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 228-229.
(3) Arch. hist. de la Chambre de commerce de Marseille. H. H. art. 42, 43.
(4) Séance de la Constituante du 6 juillet 1790.
(5) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 231-233.

ne vendît son alliance à la Turquie contre « des avantages de commerce : la navigation de la mer Noire et peut-être celle de la mer Rouge, qui doublerait sa puissance dans l'Inde » (1). Ses craintes font pendant à celles de Baldwin (2), parfois d'Ainslie (3). Toujours les diplomaties des deux nations, en méfiance l'une contre l'autre, tremblent de voir tomber entre les mains de leurs compétiteurs le fruit défendu que ni l'une ni l'autre n'arrivent jamais à saisir. Absorbés par d'autres affaires, mettant l'Égypte à son plan, qui n'est encore le premier ni pour Londres, ni pour Paris, les deux gouvernements laissent dire et s'occupent d'autre chose.

En août 1791, Ismaïl bey étant mort, Mourad et Ibrahim ont facilement raison de son successeur, abandonné par ses troupes, et rentrent au Caire, d'où ils avaient été chassés en 1787. Ainslie, en apprenant la nouvelle, ne doute pas qu'ils ne saisissent la première occasion de proclamer leur indépendance (4). Heureusement pour la Porte, la paix déjà conclue avec l'Autriche (avril 1791) et prochaine avec la Russie (1792) dérobe aux beys d'Égypte l'occasion la plus favorable pour s'émanciper ou pour livrer leur pays à un ennemi des Turcs. Par contre, ils poussent la tyrannie et les vexations contre les *Francs* à un point qu'elles n'avaient encore jamais atteint. Les principales victimes de leur despotisme sont les Français, privés, pour comble de malheur, de l'appui de Magallon, qui s'est rendu à Paris pour intéresser les pouvoirs publics au sort de ses compagnons d'infortune. Ce ne sont qu'impositions arbitraires, emprunts forcés, confiscations de marchandises, extorsions de toute espèce.

Après deux ans de ce régime d'exploitation en règle, stoïquement supporté, nos marchands s'adressent encore une fois à leur gouvernement et renouvellent auprès de la Répu-

(1) 20 avril 1791. Arch. Aff. étr., Turquie, 182.
(2) Cf. p. 292-293.
(3) Voir chap. v, § II.
(4) F. O., Turkey, 12. Ainslie, 10 novembre 1791.

blique naissante l'appel demeuré sans écho auprès de la monarchie agonisante. Leur mémoire au ministre de la Marine (1) de la Convention nationale n'est que la transposition dans le style des temps nouveaux de leur mémoire de 1790 au ministre de la Marine de Louis XVI. « La prolongation de cette situation scandaleuse serait, disent-ils, outrageante pour une République qui donne des lois à l'Europe et dont le nom est la terreur des tyrans ! Ah ! qu'on nous ôte le titre de citoyens français, ou qu'on nous en restitue les droits ! Qu'il ne soit plus livré au mépris de petits tyrans, ce nom que les plus puissants despotes respectent ! » Pour le reste, leur argumentation reproduit d'abord, avec de simples variantes d'expression, celle de leur précédente supplique : position exceptionnelle du Caire, qui « l'emporte sur toutes les villes commerçantes » et « semble destinée à être le point de réunion » de trois continents dont les productions s'y étalent ; possibilité de capter les richesses de l'Inde au profit du commerce de la France, de les drainer par le Caire vers Marseille, grâce à l'admission du pavillon français à Suez et dans la mer Rouge ; sacrifice et abandon à d'autres de cette faculté, si le Caire est évacué ; sacrifice aussi du commerce de l'Égypte. Car nos marchands, et c'est la partie la plus neuve de leur argumentation, entreprennent ensuite de prouver que le commerce de l'Égypte ne peut s'exploiter que par le Caire, seul débouché des importations de France et seul marché des exportations d'Égypte, et que croire possible de l'exploiter par Alexandrie seulement est une grossière erreur. Aussi la première de leurs conclusions est-elle le rétablissement au Caire d'un consulat, supprimé depuis 1777, à la suite du transfert de l'*Échelle* à Alexandrie. Leurs autres conclusions sont, comme en 1790, un recours à la Porte, des garanties stipulées par traité, et des mesures coercitives contre les beys, en cas de besoin. Plutôt qu'un blocus maritime, suggéré par eux à la monarchie, c'est

(1) Mémoire du 1er février 1793. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire. Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, p. 248-252.

une expédition militaire qui semble avoir, cette fois, leurs préférences et dont ils vantent la facilité : « A voir, disent-ils, la réponse que faisaient les anciens ministres quand nous réclamions une protection, on dirait qu'à moins d'envoyer en Égypte une armée de 30 000 hommes, on n'obtiendra jamais des beys du Caire la moindre satisfaction. On connaît cependant la faiblesse de ces tyrans pygmées. Six mille citoyens soldats chasseraient les beys du Caire... La conquête de l'Égypte ne coûterait point de sang. »

L'événement a démontré, cinq ans après, qu'il y avait quelque optimisme dans cette appréciation. Car ce ne sera pas 6 000, mais bien 30 000 hommes et même davantage, que Bonaparte conduira en Égypte. Et tout citoyens qu'ils étaient, ses soldats ne seront pas trop d'autant pour faire la conquête du pays. Il est juste toutefois d'observer que les auteurs du mémoire de 1793 n'envisageaient une expédition française en Égypte que dans le cas, jugé par eux improbable, où les beys ne reconnaîtraient pas un nouveau traité franco-ottoman, et surtout qu'ils assignaient pour seul but à cette expédition de mettre les beys à la raison ; il se s'agissait pas, dans leur esprit, de conserver ni d'occuper l'Égypte.

Quand leur supplique parvint à destination, le rétablissement au Caire du consulat général de France en Égypte était déjà un fait accompli. C'était le résultat de la campagne menée, depuis son arrivée à Paris, par Magallon, auprès du ministre de la Marine, des comités de l'Assemblée nationale, des bureaux du ministère des Relations extérieures. Pour occuper le poste, vacant par l'absence de son titulaire, Mure, et désormais transféré à son siège primitif, le choix du gouvernement s'était tout naturellement porté sur l'homme qui avait, en fait, tenu lieu de consul à ses compatriotes du Caire pendant quinze ans et qui, depuis deux ans, plaidait inlassablement à Paris la cause des intérêts français en Égypte : sur Magallon. Transfert du poste d'Alexandrie au Caire et nomination du nouveau titulaire sont contenus dans l'arrêté suivant, du 30 janvier 1793 : « Au nom de la République fran-

çaise, le Conseil exécutif, sur le compte qui lui a été rendu par le ministre de la Marine, ayant jugé à propos de pourvoir d'une manière avantageuse au remplacement du citoyen Mure, consul général de la République française en Égypte, absent de son poste depuis quatre années, et étant informé du civisme, du zèle et de la capacité du citoyen Magallon, l'a nommé et le nomme consul général de la République française en Égypte et lui a accordé la jouissance des appointements de 16 000 livres, à la charge par le citoyen Magallon de fixer sa résidence au Caire (1). »

Cet arrêté n'avait pas été pris sans que, selon l'usage, des rapports eussent résumé, pour le ministre compétent, celui de la Marine, et peut-être pour le Conseil exécutif, les intérêts auxquels il répondait. Deux de ces rapports — il y en a trois en tout échelonnés entre le 20 et le 28 janvier 1793 — insistent sur la communication postale et commerciale avec les Indes par la mer Rouge. La question prenait, en effet, pour la France, une actualité nouvelle. L'Angleterre venait de se joindre à la coalition continentale contre laquelle luttait, depuis 1792, la République française. Il fallait être à portée de la concurrencer et, le cas échéant, de l'inquiéter aux Indes, où le Conseil exécutif songera bientôt à diriger une expédition, dont il ordonnera les préparatifs le 7 mars 1793 (2).

On n'en est que plus surpris de constater qu'au moment précis où le gouvernement français entreprenait de renforcer la situation de ses nationaux en Égypte, en ramenant au Caire son consulat général, le gouvernement anglais y supprimait le sien. Le 8 février 1793, le consulat général d'Angleterre en Égypte est supprimé et Baldwin relevé de ses fonctions (3). C'était, à quinze mois d'intervalle, la sanction offi-

(1) Arch. Aff. étr., correspondance consulaire. Le Caire, 30 janvier 1793.

(2) *Histoire de France contemporaine*, publiée sous la direction de E. Lavisse, t. II, chap. ii, p. 51. « Grande expédition dans l'Inde », dont le Conseil exécutif ordonne les préparatifs le 7 mars 1793 et qui doit, en passant, « s'emparer du cap de Bonne-Espérance ».

(3) La suppression du poste et le rappel de Baldwin le 8 février 1793 résultent

cielle de l'avis émis, en octobre 1790, par le comité commercial du Conseil privé, et l'adhésion du gouvernement à la thèse, d'après laquelle il n'y avait rien à faire en Égypte, ni pour l'exploitation du commerce local, ni pour la correspondance régulière avec l'Inde, tant que l'anarchie et la tyrannie y régneraient.

Dès 1792, lord Grenville, secrétaire d'État pour les Affaires étrangères, avait insisté auprès de Dundas, secrétaire d'État pour la guerre et président du *Board of control for India*, afin que fût supprimé le poste du Caire, jugé par lui inutile et onéreux. Il avait rencontré de la résistance. Dans les premiers jours de 1793, il est revenu à la charge : « Ayant eu aujourd'hui, a-t-il écrit (1), l'occasion de signer une autre traite de M. Baldwin, je ne peux m'empêcher de vous répéter qu'une dépense annuelle de près de 2 000 livres sterling retombe de son fait sur le budget civil, sans que mon département, autant que j'en peux juger, retire de son poste aucun service. Si sa résidence est réellement avantageuse à la Compagnie des Indes orientales, ce dont vous êtes le meilleur juge, c'est certainement à elle qu'il appartient d'en payer la dépense. Je ne prendrai cependant aucune mesure à ce sujet sans accord avec vous. » Sans doute Dundas a-t-il cédé, n'étant pas disposé à imputer la dépense sur le budget de l'Inde et la Compagnie ne voulant pas la prendre à sa charge, puisque la suppression voulue par Grenville a été prononcée moins de quinze jours après cette lettre. Ainsi *Foreign Office*, *India Board* et Compagnie des Indes ont-ils été d'accord pour démolir ce qu'ils avaient édifié de concert sept ans auparavant.

A peine la suppression du consulat général d'Angleterre en Égypte avait-elle été décidée que, la Grande-Bretagne étant entrée en guerre contre la France le 31 janvier 1793, les avis transmis aux Indes par Baldwin permirent pour la

d'une lettre du Foreign Office à Baldwin, du 30 octobre 1795, lui confirmant ces décisions. F. O., 24, 1.

(1) *Fortescue manuscripts preserved at Dropmore* (couramment dénommés *Dropmore papers*), t. II, p. 373. Lord Grenville to Henry Dundas. Whitehall, 25 janvier 1793.

seconde fois aux Anglais de s'emparer de Pondichéry dès l'ouverture des hostilités. En l'apprenant, Dundas a éprouvé quelques regrets de la décision à laquelle il s'était prêté ; encore ses regrets ont-ils eu pour cause, moins la suppression du poste que l'injustice envers le titulaire et, peut-être, les doléances de certains amis de Baldwin. Le 17 août 1794, il a écrit (1) à Grenville : « L'urgence d'autres affaires plus importantes m'a empêché récemment de vous parler de M. Baldwin, au sujet de qui j'ai beaucoup correspondu avec M. Pulteney, dont la famille a toujours eu avec lui des relations d'amitié. Je vous envoie cette correspondance. C'est un fait certain que, par son activité et son zèle dans la situation actuelle, Pondichéry est tombé entre nos mains tout au début de la guerre, son renseignement ayant été reçu le premier et transmis sous une forme telle que nos gouvernements de l'Inde ont pu agir en conséquence avec vigueur et succès. Aussi quand est arrivée la nouvelle de la dernière prise de Pondichéry, je me suis senti un peu mal à l'aise, en me rappelant qu'à peu près dans le même temps où il rendait ce service public, il recevrait la lettre le relevant de ses fonctions. Vous me direz, je le sais, qu'il s'agit là d'un mérite et d'un service concernant l'Inde, donc de mon ressort plutôt que du vôtre. Je n'avais pas l'intention de discuter ce point avec vous, pensant que peut-être le budget de l'Inde pourrait assumer la charge en question, au lieu du budget métropolitain. C'est cette idée qui a principalement donné cours à la correspondance entre M. Pulteney et moi ; mais je dois certainement, sous une forme ou une autre, conduire l'affaire à bonne fin : car il ne faut pas que le pauvre homme reste le derrière entre deux selles. »

La charitable intention de Dundas est toutefois demeurée sans suite. Aucun correctif n'a été apporté à l'abolition prononcée le 8 février 1793.

(1) *Dropmore papers*, t. II, p. 621. Henry Dundas to lord Grenville. Wimbledon, 17 août 1794.

CHAPITRE XV

LE TRAITÉ DE 1794 ENTRE BALDWIN ET LES BEYS DU CAIRE. LA MISSION DE DUBOIS-THAINVILLE.

I

Le traité du 29 mai 1794 entre Baldwin et les beys. — Arrivée à Suez de la *Panther*. — Lettre de Baldwin à Bombay.

Par suite d'on ne sait quelle circonstance, Baldwin ne reçut pas la notification officielle de la suppression de son consulat et du terme mis à sa mission. Mais, ayant fait présenter au *Foreign Office* par son hommes d'affaires, M. Lee, un compte de dépenses pour la période s'étendant du 20 juin 1792 au 20 juin 1793, il s'en vit refuser le paiement pour la raison que, « son poste ayant entraîné plus de charges qu'il ne présentait d'utilité », le ministre « avait résolu de l'abolir ». Peu après pourtant était arrivée à Londres une lettre de Baldwin, écrite avant qu'il eût reçu cette nouvelle, et demandant pour lui l'autorisation de rentrer en congé en Angleterre. Il n'y fut fait d'autre réponse qu'une injonction verbale, adressée par le *Foreign Office* à M. Lee et invitant Baldwin à demeurer au Caire pendant la guerre, « ses services pouvant devenir essentiels au gouvernement ». Comme d'autre part le *Foreign Office*, après s'être fait tirer l'oreille, avait consenti à lui payer sa note de frais, Baldwin s'empressa de

conclure de ce qu'on lui demandait de rester au Caire que « l'abolition de son poste avait été rapportée et sa nomination renouvelée (1). » Il n'en était rien ; mais, en vertu de cette équivoque, il continua à exercer ses fonctions, en se prévalant de la qualité consulaire.

Il en était relevé depuis plus d'un an quand il réussit enfin à réaliser l'objet qui avait été celui de sa mission et le motif déterminant de sa nomination en Égypte. Le 29 mai 1794, son secrétaire, Richard Willis, tenant la plume à la place de Baldwin, empêché d'écrire par une ophtalmie, transmet à lord Grenville la traduction d'un traité conclu, le 27 du mois de Rejal de l'an 1208 de l'Hégire, avec Mourad et Ibrahim beys (2).

Baldwin a malheureusement donné peu de détails sur la manière dont il s'y prit pour mener à bonne fin sa négociation. Il est permis de supposer que, sentant sa situation personnelle extrêmement compromise à Londres, malgré l'équivoque en vertu de laquelle il lui plaisait de prolonger sa mission officielle, il a mis les fers au feu et entrepris de consolider sa position, en obtenant enfin ce pour quoi il avait été envoyé en Égypte. « Conformément à ses instructions, rappelle Willis en transmettant le texte du traité, M. Baldwin avait été chargé par le prédécesseur de Votre Seigneurie d'en conclure un, quand il quitta l'Angleterre pour prendre possession de son poste en 1786. Deux raisons l'ont empêché d'exécuter ses instructions plus tôt. La première était l'instabilité de la situation du gouvernement du Caire ; la seconde, l'insuccès de ses démarches réitérées auprès de sir Robert Ainslie, ancien ambassadeur près la Sublime Porte, qui, en dépit des injonctions formelles reçues par lui du marquis de Carmarthen, se montra si obstiné dans sa résolution de ne pas coopérer avec M. Baldwin au résultat

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 10 octobre 1794. Il n'en était pas autrement sûr, puisque, dans la même lettre, il sollicite un autre emploi consulaire, dans le cas où la suppression de son poste serait maintenue.

(2) F. O., 24, 1. Willis, 20 mai 1794.

que celui-ci désirait atteindre, qu'il en vint même à refuser de correspondre avec lui sur ce sujet, comme M. Baldwin eut de fréquentes occasions de le représenter dans de précédentes dépêches au département de Votre Seigneurie. Le gouvernement de l'Égypte, après la mort d'Ismaïl bey, ayant acquis un certain degré de stabilité, sous Ibrahim bey, actuellement investi des fonctions de *cheikh-el-Beled*, et Mourad bey, ancien *émir-hadji ;* un nouvel ambassadeur, M. Liston, ayant, d'autre part, été nommé auprès de la Porte, M. Baldwin s'est immédiatement remis à l'objet de sa mission et a conclu le traité en question, convaincu que M. Liston ne jugera pas difficile d'obtenir de la Porte la sanction que les beys réclament. »

Ce dut être sans grande difficulté qu'Ibrahim et Mourad concédèrent à Baldwin ce qu'ils avaient, en 1785, accordé à Truguet (1). Car, depuis ce moment jusqu'à celui où le capitan pacha les avait chassés du Caire, il avait dépendu de n'importe quelle grande puissance européenne de se faire octroyer par eux la faculté et les conditions préalablement obtenues par la France (2). Sauf pendant la période où la Porte avait effectivement dominé en Égypte, par l'intermédiaire de son grand amiral, un traité avec les beys pour la navigation de la mer Rouge et le commerce de l'Inde avait toujours été, plus ou moins, à la disposition de quiconque en eût été tenté, et même Ismaïl bey, pressé d'en conclure un, s'y fût sans doute prêté. Revenant au pouvoir, après un exil de plus de quatre ans, Mourad et Ibrahim n'avaient pas dû changer de dispositions ; leur intérêt était le même qu'auparavant à accroître leurs revenus, en dérivant vers Suez et le Caire une partie du commerce de l'Inde. Ils devaient être plus enclins à s'arranger pour cela avec l'Angleterre qu'avec la France ; car des navires anglais continuaient à apporter à Suez des dé-

(1) Voir chap. VIII, § III.

(2) Brandi, le correspondant d'Ainslie à Alexandrie, lui avait écrit, en octobre 1785, que les conditions consenties à Truguet pourraient être obtenues par n'importe quel pays disposé à traiter avec les beys. L'observation était parfaitement juste.

pêches, sans aucun profit pour les douanes égyptiennes (1); d'autre part, les traités franco-égyptiens de 1785, dont ils avaient espéré l'ouverture d'un trafic de marchandises, n'avaient conduit, en tout et pour tout, qu'à l'envoi d'un seul bâtiment (2), et encore du temps d'Ismaïl bey. Enfin ils accablaient les Français de vexations alors si abominables qu'ils ne pouvaient pas se sentir absolument rassurés, soit que nos marchands en fussent réduits à se retirer (3), soit que la patience se lassât à Paris ou à Constantinople; ils devaient donc chercher un appui du côté anglais.

Leur traité de 1794 avec Baldwin (4) est le pendant exact de leur traité de 1785 avec Truguet, auquel il ressemble de très près. Le préambule rappelle le droit, conféré aux Anglais par leurs capitulations avec la Porte, de naviguer dans toutes les mers turques et d'aborder dans tous les ports ottomans et vise spécialement quelques-uns des articles de ces capitulations, cités dans les instructions de 1786 à Ainslie et à Baldwin. Il constate le désir manifesté aux beys par les marchands anglais, par l'entremise de leur consul général en Égypte, de faire revenir leurs navires à Suez et de commercer par ce port, pourvu qu'ils y jouissent de la même sécurité et de la même protection qu'ailleurs. Il note l'intérêt des deux pays à s'entendre à cet effet et à rétablir l'ancien trafic et enregistre enfin l'assurance, donnée par Baldwin, qu'un firman de la Sublime Porte viendrait confirmer l'accord intervenu entre lui-même et les beys Ibrahim et Mourad. Suivent dix-huit articles, qui stipulent les garanties sous lesquelles s'exerceront le commerce et la navigation entre l'Inde britannique et Suez. Les Anglais jouiront partout en

(1) Baldwin montrera, dans une lettre du 10 octobre 1794, les beys impatients de voir une navigation, qui les exposait aux rigueurs de la Porte, leur rapporter au moins quelque chose.

(2) Le *Prince-de-Condé*, arrivé des Indes à Suez, le 29 mars 1798, donc sous le principat d'Ismaïl bey, n'avait été suivi d'aucun autre, alors que Mourad et Ibrahim, signataires des traités de Truguet, étaient revenus au pouvoir en août 1791.

(3) C'est ce qui arrivera, comme nous le verrons.

(4) Texte annexé à la lettre de Willis du 29 mai 1794.

Égypte du traitement de la nation la plus favorisée. Leurs navires auront faculté d'accès dans tous les ports égyptiens, sans pouvoir être astreints, à Suez, à aucune autre imposition qu'un droit d'ancrage de 100 couronnes autrichiennes, acquitté par leur consul au Caire au commandant de Suez ou à son *wékil*. Encore les vaisseaux du roi en seront-ils exemptés. Aucune difficulté ne devra être créée aux capitaines, à leurs équipages ni à leurs passagers, que devra assister et ravitailler à un juste prix le gouverneur de Suez. Tout navire anglais naufragé sur une côte ou dans un port dépendant du gouvernement du Caire aura droit à l'assistance et à la protection du gouverneur, pour lui-même, ses passagers, sa cargaison, à charge pour les assistés de payer les frais du sauvetage et les droits de douane. Les capitaines des vaisseaux du roi, exempts de toute taxe, recevront les honneurs dus à leur haute position ; quiconque débarquera de leur bord ne pourra être inquiété en quoi que ce soit et toute offense qui lui serait faite sera punie. S'il arrive qu'un navire destiné à Suez soit empêché d'y parvenir et doive jeter l'ancre à Tor, ou en tout autre port d'Égypte, les beys y enverront du monde pour protéger sa cargaison et la transporter au Caire. Il en sera usé de même notamment, si un navire, comme il arrive souvent, doit s'arrêter à Kosseir, le vent étant venu à manquer. Dans chaque cas de querelle entre un sujet égyptien et un Anglais, justice sera rendue, l'agresseur étant traduit, s'il est Égyptien, devant les tribunaux indigènes, s'il est Anglais, devant son consul ou le capitaine de son navire. Tous marchands anglais se rendant d'Angleterre aux Indes ou des Indes en Angleterre seront protégés, ravitaillés en vivres et en eau, à un prix convenable, sans qu'il soit jamais permis ni de les retenir, ni de visiter leurs bagages et leurs lettres. A l'arrivée d'un navire à Suez, les agents qui en seront chargés par le consul général iront seuls à bord, prendront connaissance de la cargaison et livraison des lettres, que le gouverneur de Suez devra faire parvenir sans délai par des messagers au consul général ; celui-ci

donnera connaissance au gouverneur du Caire des besoins du navire. Personne ne pourra, sans l'autorisation du capitaine, monter à bord des bâtiments, qui pourront jeter l'ancre où bon leur semblera et déchargeront ou chargeront par leurs propres moyens, à moins qu'ils ne requièrent les services des indigènes. Sous la même réserve, ils assureront aussi eux-mêmes leur pilotage. Seuls les fonctionnaires désignés par le pacha du Caire et par les beys pourront inspecter les marchandises débarquées, qui seront, sous scellés, acheminées vers le Caire par les soins de l'agent du consul général et, à leur arrivée au Caire, entreposées dans les magasins de ce dernier. Sur attestation, délivrée par le consul général, du contenu de chaque balle de marchandise, il sera acquitté un droit de douane de 3 pour 100 au pacha du Caire, conformément aux prescriptions des capitulations anglo-ottomanes, plus 6 pour 100 au profit des beys d'Égypte. De cette dernière taxe de 6 pour 100, une moitié sera à la charge de l'importateur anglais, une moitié à celle de l'acheteur indigène. En cas de contestation sur la valeur, les marchands anglais seront libres de réexpédier aux Indes les marchandises qu'ils considéreraient comme surestimées. Toute marchandise qui, bien qu'exportée des Indes, n'en serait pas originaire, mais proviendrait d'Angleterre, ne paiera que le droit de 3 pour 100. Aucun droit de sortie ne sera levé sur les marchandises importées des Indes sous pavillon anglais et réexportées d'Égypte pour où que ce soit. Des édifices appropriés seront mis à la disposition des Anglais ou construits pour eux à Suez, à Boulak (1), à Alexandrie, moyennant paiement d'un loyer raisonnable. Personne ne pourra jouir du bénéfice du traité sans y avoir été déclaré qualifié par le consul général et aucune marchandise ne pourra être embarquée pour les Indes sans son autorisation. Le gouvernement du Caire pourvoira au transport des cargaisons entre Suez et la capitale et à leur protection contre le pillage des Arabes. Si le com-

(1) Port du Caire sur le Nil.

merce, une fois ouvert, doit être suspendu, un délai d'un an au moins sera imparti aux marchands pour liquider leurs affaires et toute assistance leur sera prêtée pour faire rentrer leurs créances.

Tel est le traité signé par Baldwin avec Ibrahim et Mourad beys. Le commerce en vue duquel il était conclu présentait, indépendamment de son intérêt propre, cet autre intérêt d'être la condition d'une correspondance régulière et sûre avec l'Inde par la voie de Suez. « L'utilité du passage pour la Compagnie, écrivait en effet Willis (1), a été si pleinement démontrée par les événements militaires, qui ont récemment eu lieu aux Indes, qu'il ne peut guère y avoir deux opinions sur ce point. Mais les beys, milord, n'ont aucun intérêt à se faire les promoteurs de la correspondance qui a été établie pour la transmission des lettres (2). Ils ressentaient vivement la suppression du commerce et ont toujours vu avec regret des vaisseaux arriver vides des Indes dans leurs ports. Le rétablissement du commerce, j'incline à le croire, assurera seul la libre correspondance de la Compagnie avec ses établissements, enlèvera peut-être ensuite à nos ennemis, en quelque mesure, le bénéfice d'un commerce par cette route, et nous protégera contre toute machination secrète qu'ils pourraient mettre en œuvre pour troubler notre correspondance. » En lisant ces lignes, on croit entendre Magallon, nos négociants du Caire ou tel des champions français de la même cause la soutenir devant le gouvernement de Paris. L'opposition des intérêts en jeu, pour les nationaux des deux pays, est si rigoureusement symétrique, que les mêmes arguments se reproduisent dans les plaidoyers des uns et des autres et pourraient être, *mutatis mutandis*, appliqués au cas du parti adverse.

Le traité venait à peine d'être signé qu'arriva précisément à Suez le croiseur britannique *Panther*, exactement comme

(1) F. O., 24, 1. Willis, 20 mai 1794.

(2) Cette correspondance n'avait jamais eu toutefois e caractère d'un service régulier à date fixe.

la corvette française l'*Auguste* y était arrivée par hasard, en avril 1785, peu après la conclusion des traités de Truguet (1). A bord de la *Panther*, que Baldwin fit recevoir sans difficulté, se trouvait un officier-courrier, le major Macdonald, chargé de dépêches de la présidence de Bombay pour la Compagnie des Indes. C'est à lui que fut confié le soin de porter à Londres la lettre de Willis, la traduction du traité et toutes explications verbales sur la matière, dont il avait été soigneusement instruit à son passage au Caire et à Alexandrie (2). Puis, comme les beys manifestaient de l'impatience, à l'arrivée à Suez de navires sans cargaisons, et que leurs subordonnés, sur place, se laissaient aller fréquemment à des vexations contre les passagers, Baldwin jugea à propos de leur prouver par un acte la résolution de ses compatriotes d'exécuter le traité conclu. Aussi profita-t-il du départ de la *Panther*, qui avait ordre d'attendre à Suez jusqu'en août l'arrivée des dépêches d'Angleterre, pour expédier aux Indes son secrétaire Willis, porteur d'une lettre de lui pour le président et les membres du conseil de Bombay (3).

« Messieurs, leur écrit-il (4), le croiseur *Panther* étant sur son retour aux Indes, je crois devoir vous présenter une copie du traité que j'ai conclu avec les beys commandants d'Égypte, et par lequel notre correspondance est régularisée et un commerce d'Inde à Suez autorisé. Ce traité ne peut toutefois avoir d'effet avant d'avoir reçu la sanction publique de la Sublime Porte, à l'autorité étrangère de laquelle les beys font à présent profession d'être subordonnés. Mais je n'ai pas de doute que cette sanction sera facilement et bientôt obtenue, dès l'instant que sir Robert Ainslie, qui montra toujours une répugnance personnelle contre cette mesure, a été rappelé

(1) Voir chap. IX § II.

(2) « Le major Macdonald, écrit Willis, ayant pris beaucoup de peine pour s'assimiler le sujet, est incontestablement qualifié pour donner à Votre Seigneurie de très intéressantes informations sur notre correspondance et sur la manière dont elle peut affecter notre système commercial ou politique. F. O., 24, 1. 20 mai 1794.

(3) F. O., 24, 1. Baldwin, 10 octobre 1794.

(4) Sa lettre est du 24 juillet 1794

de l'ambassade près la Sublime Porte, et remplacé par Robert Liston esq., qui se distingue par ses capacités et son ardent dévouement aux intérêts de son pays. Mais la sanction obtenue, le commerce ne peut encore commencer sans instructions à cet effet des ministres de Sa Majesté britannique. Cependant, comme l'acte porte en lui-même l'explication de sa politique, ceux-ci ne peuvent avoir l'intention de faire attendre longtemps ces instructions. Et comme les beys ont manifesté quelque impatience de ce que le service de nos paquebots fût sans intérêt pour eux et quelque mauvaise volonté à admettre la continuation de cette navigation dans les mêmes conditions, j'ai été obligé de me prêter à un semblant de commencement. C'est la raison pour laquelle je vous dépêche M. Willis, qui aura l'honneur de vous présenter cette lettre, pour convaincre les beys du sérieux de nos intentions, et en fait pour vous fournir toute information, dont vous pourriez avoir besoin, comme base d'un arrangement propre à réaliser le dessein de nos ministres. Je m'en remets donc à son rapport, pour tout ce que j'aurais eu à vous dire sur les mérites du traité ou la nature du commerce, et me bornerai à ajouter que, le but politique de l'acte consistant principalement à ouvrir de nouvelles sources de prospérité à nos possessions de l'Inde et à nous assurer par là un important véhicule de renseignements et de correspondances entre l'Inde et la Grande-Bretagne, il peut ne pas être impolitique de répondre à l'impatience exprimée par les beys. De quelle manière et en quelle mesure, votre sagesse est le mieux à même de le déterminer. C'est par suite de cette réflexion que je n'ai pas chargé M. Willis, comme mon devoir eût été de le faire, de se mettre aux ordres des autres présidences, mais que j'ai confié à ses soins les copies du traité pour le Bengale et Madras, sous réserve de vos corrections et de votre approbation (1) ».

Ainsi Bruce avait-il, lui aussi, écrit aux Indes, en 1773,

(1) Baldwin donne le texte de cette lettre dans sa dépêche au comte Grenville du 10 octobre 1794.

après son accord avec Mohammed bey (1), pour donner le signal du commerce dont il avait jeté les bases. Mais c'était avant que la Porte y eût signifié son opposition ; il n'y avait pas encore à s'embarrasser d'une sanction ottomane et, enfin, Bruce s'était adressé à des capitaines marchands, avec qui il s'était mis d'accord au préalable. Moins bien servi par les circonstances, Baldwin, malgré son ardent désir d'aboutir à un résultat concret, était obligé de subordonner l'application de son traité à cette sanction de la Porte, qui dépendait de l'ambassadeur à Constantinople et que les beys eux-mêmes avaient réservée, et à des instructions du cabinet britannique, à qui il ne pouvait se substituer (2) ; obligé aussi de s'adresser, non à des particuliers, mais à des autorités officielles de l'Inde. Tout ce qu'il faisait profession de ne pas mettre en doute, assentiment de la Porte, intentions des ministres du roi, était, en réalité, beaucoup plus douteux qu'il ne le pensait ou disait. Et sa confiante assurance pouvait n'être qu'un artifice pour justifier l'invite qu'il adressait à ses correspondants d'anticiper sur l'autorisation de Constantinople et sur les instructions de Londres, en donnant au traité un commencement d'exécution propre à faire prendre patience aux beys d'Égypte.

(1) Voyez chap. II, § I.

(2) Ses instructions de 1786 spécifiaient expressément qu'il devait obtenir pour la Compagnie des Indes la faculté de commercer par Suez, mais que cette faculté ne devait pas en imposer l'obligation à la Compagnie, au libre arbitre de laquelle était laissé l'usage de la concession obtenue.

II

Baldwin vante son traité à Londres et presse le gouvernement anglais d'y donner suite. — Le gouvernement maintient la suppression du poste et n'a cure du traité. — Suggestions du commodore Sidney Smith à lord Grenville.

Baldwin donne connaissance à Londres de sa lettre à la présidence de Bombay et insiste auprès de lord Grenville pour que le gouvernement se mette en quête de la sanction ottomane. « Si le gouvernement, dit-il (1), a conservé, sur la valeur de ce passage aux Indes, l'opinion qui était la sienne, quand il motiva ses instructions d'obtenir cette concession par l'avantage dont elle était susceptible dans le cas d'une guerre soudaine (ce qui s'est récemment vérifié), alors je pense que Votre Seigneurie prescrira immédiatement à l'ambassadeur du roi à Constantinople de parer à l'effet probable de ma lettre aux Indes, en provoquant des commandements de la Porte exprimant le consentement de celle-ci. Cela seulement pour satisfaire la conscience des beys. Car, en ce qui nous concerne, ce droit nous est consenti par nos capitulations avec la Porte, autant que n'importe quel autre d'application courante et incontestée. Je présume, milord, qu'il suffirait de demander le privilège de venir à Suez, aussi bien que dans tout autre port appartenant au Grand Seigneur, comme un article déjà inclus dans les capitulations, sans demander la sanction de notre traité avec les beys. Car ce traité fixe des taxes de douane plutôt plus élevées qu'aucune de celles stipulées par les capitulations, ce qui s'explique par

(1) F. O., 24, 1. Baldwin, 10 octobre 1794.

la nécessité où nous sommes, en Égypte, de traiter avec une sorte de double gouvernement, en apparence subordonné, en fait indépendant. La Porte pourrait donc en prendre prétexte pour vouloir altérer les anciennes conventions. »

Après ce sage conseil, Baldwin ne manque pas non plus de profiter du sucès qu'il vient de remporter et du service qu'il vient de rendre pour faire valoir l'utilité de son poste. « Peut-être, dit-il, l'utilité de cet établissement (le consulat d'Angleterre en Égypte) n'a-t-elle pas été entièrement aperçue par Votre Seigneurie. Car, indépendamment de la part prépondérante qu'il a eue deux fois à la prompte réduction de Pondichéry, par quoi fut décidé le sort des opérations militaires dans une partie si exposée de notre empire, j'avais moi-même contribué, en ouvrant une nouvelle branche de commerce, à créer un revenu qui aurait pu couvrir les frais du consulat. »

L'argument ne fait pas revenir lord Grenville sur la suppression du poste. Quant au traité avec les beys, en dépit des commentaires dont l'envoi en est entouré et de mérites qui se font apprécier d'eux-mêmes, il ne vaut même pas à Baldwin une ligne de réponse, un mot d'accusé-réception du secrétaire d'État, qui ne correspond plus avec lui. Aucune instruction, afin de solliciter la sanction de la Porte, n'est envoyée à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, à qui il n'est même pas donné communication du document. Le fait est accueilli à Londres avec la plus absolue indifférence et nulle suite n'y est donnée. Tel est le sort d'un traité pourtant conclu en conformité d'instructions expresses et assignées pour principal but à la mission du consul général d'Angleterre en Égypte. Mais ces instructions ont le tort d'être vieilles de huit ans et le traité qui les réalise a celui d'arriver trop tard. Le gouvernement s'est désintéressé de l'affaire.

Pourquoi n'attache-t-il plus la moindre importance à un résultat auquel il en a attaché une grande? Aucun texte n'en indique les raisons et l'on est ici réduit aux conjectures. La constance, même britannique, s'use au contact des diffi-

cultés ; et la demande, d'ailleurs mal présentée par Ainslie à Constantinople, de libre navigation dans la mer Rouge pour le transport des dépêches à Suez, en avait tant fait surgir, que le gouvernement devait avoir été guéri de l'envie de la renouveler. A plus forte raison devait-il répugner à étendre cette demande à l'autorisation d'un commerce, auquel la Porte s'était montrée encore plus opposée. Ainslie, en 1794, était à Londres ; son remplacement, après seize années d'ambassade, n'avait rien d'une disgrâce et certainement n'a-t-il pu que décourager son gouvernement de faire recommencer à son successeur une expérience qui lui avait si mal réussi (1). Du reste, les navires anglais apportant les dépêches des Indes se rendaient à Suez et y étaient reçus, sans autorisation de la Porte et sans traité avec les beys. Les émissaires allaient et venaient, entre Londres et Bombay : en avril 1795 devait encore passer par le Caire et Suez, retournant aux Indes, le major Macdonald, le même qui, un an auparavant, avait porté en Angleterre le texte du traité de Baldwin ; en juillet 1795, Hugh Cleghorn, porteur d'une lettre de Dundas et chargé, disait-on, d'une mission importante ; en avril 1796, dans le sens opposé, le même Cleghorn, dont la mission paraissait avoir eu un rapport avec la prise de Ceylan aux Hollandais, et deux officiers anglais, tous trois arrivés à Suez sur un croiseur de la Compagnie des Indes (2). Dans ces conditions, venir aborder la Porte pour lui demander confirmation officielle d'une liberté que prenait l'Angleterre ; à plus forte raison solliciter sa sanction à un traité avec les beys, que, n'en placerait-on pas le texte sous les yeux de ses ministres, elle finirait tout de même par connaître, n'était-ce pas risquer de compromettre une correspondance qui avait fini par prendre un caractère périodique et régulier? Sans doute le gouvernement britannique, s'il y avait tenu absolument, aurait-il été en mesure d'imposer à la Turquie, en

(1) Si même l'influence d'Ainslie n'a pas contribué à faire supprimer le consulat en Égypte et retirer son emploi à Baldwin, sa bête noire.
(2) F. O., 24, 1. Baldwin, avril et juillet 1795 et avril 1796.

l'exigeant, la reconnaissance expresse de son droit. Mais ce que n'avait pas osé Ainslie, de 1787 à 1789, encore qu'il y fût invité de Londres, était-ce bien, en 1794 et 95, le moment de l'oser? La France républicaine cherchait à reprendre à Constantinople l'influence et la politique de l'ancienne monarchie, à faire revivre l'alliance des sultans ottomans avec les Valois et les Bourbons ; elle donnait successivement à deux envoyés, le citoyen Marie Descorches, ci-devant marquis des Corches de Sainte-Croix, et le citoyen Verninac, la mission d'entraîner la Turquie dans la guerre que nous soutenions contre l'Autriche, la Prusse et l'Angleterre (1). Les efforts diplomatiques de la France conseillaient la prudence au gouvernement anglais, pour ne pas pousser l'Empire ottoman dans les bras de la République française. Enfin ce n'était évidemment pas au moment où il supprimait son consulat en Égypte, qu'un traité de commerce avec les beys pouvait répondre à ses vues.

Cette suppression du consulat reste ce qu'il y a de plus étrange, alors que les communications avec l'Inde par la voie de Suez se multipliaient et semblaient faire désirer la présence en Égypte d'un agent du gouvernement pour assurer le passage des courriers. Encore faut-il remarquer ici que les instructions de 1786 assignaient le Caire comme résidence au consul général et comme siège à son consulat. Or, Baldwin n'y avait jamais résidé d'une manière suivie ; toutes ses lettres sont datées d'Alexandrie. Il avait paru par là condamner, au moins en partie, la création de son poste. Son installation en Égypte n'avait pas, en outre, déterminé de courant commercial entre ce pays et l'Angleterre. Il n'y était pas venu de marchands anglais, ou il en était venu très peu. Ni au Caire, ni à Alexandrie, les Anglais ne possédaient de factoreries, de magasins pour les marchandises, de *contrées* ou d'*okelles* (2) pour se loger, puisque le traité de Baldwin avec

(1) Voyez chap. IX de notre ouvrage sur *les Origines de l'expédition d'Égypte.*

(2) Dans toutes les Échelles du Levant, les membres d'une même *nation* franque étaient logés en commun, en Turquie proprement dite dans un *khan*

les beys prévoyait qu'il en serait mis à leur disposition. Enfin les épreuves que continuaient à subir les Français au Caire et qui réagissaient sur les opérations de leurs nationaux d'Alexandrie étaient bien faites pour justifier la réputation qu'avait l'Égypte en Angleterre d'être un pays intenable.

Telles sont probablement les raisons pour lesquelles le *Foreign Office* est resté sourd aux instances de Baldwin en faveur du maintien de son poste et de l'application de son traité.

L'attention personnelle de lord Grenville a été, sans plus de succès, appelée sur l'Égypte par un correspondant mieux placé que Baldwin pour se faire entendre de lui : le capitaine, depuis commodore et amiral, sir William Sidney Smith. Au cours d'une mission qui l'avait amené à Constantinople, Sidney Smith avait été frappé du regain d'influence française qu'il avait constaté et il avait cherché à s'y opposer, « devenant, raconte-t-il, si odieux aux Jacobins qu'il avait été porté sur leurs listes de proscription et avait failli avoir la gorge coupée à Smyrne ». Revenu en Occident et nommé au commandement d'un vaisseau, le *Diamond*, qui croisait devant Brest, il avait continué à être tenu au courant de ce qui se passait en Turquie par son frère, Spencer Smith, secrétaire de l'ambassade britannique à la Porte. Son frère pensait que « la malignité et l'activité croissantes » des Français exigeaient de la part de l'Angleterre des mesures énergiques, pour soustraire le gouvernement ottoman à leur influence ; et comme c'était aussi l'avis de Sidney Smith, il le soutenait dans une longue lettre particulière et secrète, qu'il adressait à lord Grenville le 13 janvier 1795 (1). Il y propose d'envoyer une force navale, dont il s'offre à prendre le commandement, enlever les frégates françaises dans l'Archipel et mouiller sous les murs du sérail à Constantinople ; et voici l'argument dont

ou *caravansérail*, au Caire dans une *contrée*, c'est-à-dire dans une sorte de quartier, séparé du voisinage par des portes, à Alexandrie dans une *okelle*, qui était une espèce particulière de khan.

(1) *Dropmore Papers*, vol. 4, p. 2 à 5. Sidney Smith à lord Grenville, 13 janvier 1795.

il justifie cette audacieuse proposition : « Si les Français, par influence sur la racaille ou par alliance avec la Turquie, usurpent l'Empire du Levant, le premier inconvénient consistera en ce qu'une diversion sera faite pour attirer l'attention et les forces de notre allié l'empereur (1). En second lieu, notre commerce avec la Turquie, déjà à son dernier effort, passera en totalité entre les mains des Français. La conséquence en sera qu'ils seront mis à même de réaliser le projet de détourner le commerce de l'Inde (pour ce qui concerne le sud de l'Europe), vers l'ancienne voie du désert et de la mer Rouge, réduisant le nôtre à notre propre et immédiate consommation. Car il faut rappeler que beaucoup des articles actuellement importés par nous de Bombay ne passeront plus par nos mains, quand la voie directe du golfe Persique au marché de Marseille sera de nouveau ouverte. Ce n'est pas la majeure facilité du transport par le cap de Bonne-Espérance qui a originellement tourné le commerce vers cette route de circuit. Car il a fallu la force des Portugais, employée avec succès par Albuquerque, pour détruire le commerce côtier jusqu'alors exploité par les Maures d'Arabie. Ce sont seulement le défaut de politique des Turcs et l'instabilité du gouvernement de l'Égypte qui ont empêché ce commerce de revenir naturellement à son ancienne route, dont la praticabilité est démontrée par les importations très considérables que fait la Turquie pour sa propre consommation. Les Français ont depuis longtemps les yeux sur l'Égypte. La force militaire de ce pays, consistant entièrement en cavalerie sans artillerie, et étant divisée en deux corps distincts et opposés, en fait une proie facile pour n'importe quel envahisseur européen. En fait, telle est la nature de la querelle entre les beys rivaux qu'une nation européenne, se rangeant du côté des fugitifs, quel que soit le parti fugitif à cette époque, peut les remettre en possession du pouvoir au Caire et les y maintenir dans son intérêt, aussi longtemps qu'elle le jugera convenable, à l'exclusion de tous

(1) L'empereur d'Allemagne, archiduc d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême.

autres. Les Français connaissent bien l'état de l'Égypte, y possédant la factorerie la plus florissante, et sans doute profiteront-ils de la connaissance qu'ils en ont, si nous leur permettons de réaliser leurs projets en Turquie. »

C'était pour empêcher qu' « un pareil mal arrivât » à son pays, que Sidney Smith conseillait l'envoi d'une escadre dans l'Archipel et le Bosphore. Ses prévisions ne manquaient pas de justesse. Il lui en sera tenu compte quand, trois ans plus tard, elles se seront réalisées : alors son gouvernement lui confiera dans le Levant un rôle politique et militaire de premier plan. Mais, sur le moment, son avertissement et son conseil paraissent n'avoir fait aucune impression sur lord Grenville, qui, en tout cas, n'y a pas donné de suite. Les mesures préventives n'ont jamais été le fort d'aucun gouvernement anglais. En l'espèce, embosser des vaisseaux à la pointe du Sérail pour éviter que la Turquie ne tombât sous l'ascendant de la France et que la France n'en profitât pour s'installer en Égypte, était aussi éloigné que possible des intentions de William Pitt et de ses collègues. Le danger évoqué par Sidney Smith leur semblait exagéré. La rentrée en grâce de la France républicaine à Constantinople n'était pas au point de leur faire craindre qu'elle y fît la loi ; et quant à l'Égypte, le gouvernement français était assez en peine d'y maintenir une poignée de marchands pour qu'on pût douter qu'il prétendît à davantage.

III

Excès des beys contre les Français. — Magallon et ses nationaux se réfugient à Alexandrie. — Mission de Dubois-Thainville en Égypte (1795). — L'ambassade d'Angleterre à Constantinople s'en émeut.

Le retour de Magallon au Caire en qualité de consul général et 35 000 livres de présents qu'il répand en don de joyeux avènement sur Mourad et sur Ibrahim ne procurent en effet à nos marchands qu'un répit des plus courts. A peine empochés les cadeaux royaux de la République et rendus à son représentant les honneurs et politesses d'usage, les beys se remettent à pressurer de plus belle ses ressortissants. De nouvelles extorsions d'argent et de fournitures viennent s'ajouter aux précédentes, aggravant le passif des maisons françaises. En vain Magallon et la nation s'adressent-ils à Constantinople, à Descorches, qui n'en pouvait mais ; à Marseille, où les commerçants s'émeuvent et font appel à l'intervention du gouvernement ; à Paris, où le Comité de Salut public, les commissaires aux Relations extérieures examinent le cas, écartent l'hypothèse de l'emploi de la force, prescrivent à Descorches de faire agir la Porte, ce qui était au-dessus de ses moyens, et suggèrent à Magallon « d'opérer dans l'esprit des beys une espèce de conversion », ce qui était résoudre la question par la question. Finalement, n'y tenant plus, les marchands délibèrent de fermer leurs maisons, de quitter le Caire et de se retirer à Alexandrie. Encore, pour qu'il leur soit permis par les beys d'exécuter cette décision, prise en décembre 1794, leur faut-il plus de quatre mois d'efforts et de négociations, pendant lesquels ils sont virtuellement en

état de détention. En avril 1795, leur exode s'accomplit enfin et, sous la conduite de Magallon, ils se réfugient à Alexandrie (1).

Mais, pas plus qu'en 1777, les Français, en évacuant le Caire, n'évacuaient l'Égypte. L'*Échelle*, après une tentative malheureuse pour réintégrer le Caire, se transférait seulement à Alexandrie. Encore ne s'y transférait-elle que provisoirement. Car nos compatriotes ne se résignaient pas à abandonner définitivement le Caire ; et ni le consul général de France, Magallon, ni l'envoyé de la République à Constantinople, Verninac, ni le gouvernement de Paris ne s'y résignaient pour eux. Leur laborieuse retraite s'était à peine effectuée que déjà Verninac se préoccupait de les ramener au Caire, de rétablir tant bien que mal leurs affaires et de leur procurer les garanties indispensables pour se maintenir en position. C'est l'objet de la mission confiée par lui, en juillet 1795, à un agent du Comité de Salut public qui se trouvait alors à Smyrne, Dubois-Thainville, frère, dit-on, du trop célèbre accusateur public Fouquier-Thainville. Le 20 octobre 1795, le « commissaire » Dubois-Thainville débarquait à Alexandrie (2).

Le représentant diplomatique anglais à Constantinople, Liston, s'est ému de cette mission et, bien que sachant Baldwin relevé de ses fonctions consulaires en Égypte, il lui a écrit, le 8 septembre 1795, pour le mettre en garde contre les desseins du « frère de l'infâme accusateur public de Paris » (3). D'après ses renseignements, Dubois-Thainville se rendait en Égypte en qualité d'agent de la République française, chargé de traiter directement avec les beys et d'établir en faveur des Français une correspondance régulière et un commerce par Suez avec les Indes orientales. Si ses instructions allaient au delà de ces objectifs et tendaient à fomenter la révolution et à favoriser l'indépendance des beys, le temps, ajoutait philosophiquement Liston, le ferait découvrir.

(1) Cf. *les Origines de l'expédition d'Égypte*, chap. IX.
(2) *Ibid.*
(3) F. O., 24, 1. Baldwin, 3 octobre 1795.

Les instructions de Dubois-Thainville étaient infiniment plus modestes et ne tendaient qu'à réinstaller les Français au Caire, à les faire rentrer dans quelque partie de leurs débours et à leur assurer des conditions d'existence tolérables. Mais il était naturel qu'en pleine guerre européenne, à laquelle l'Angleterre participait contre la France, la mission d'un Français en Égypte ranimât chez un diplomate anglais le classique soupçon d'une tentative française pour communiquer avec l'Inde par Suez. Et si ce soupçon était injustifié, quant à la mission de Dubois-Thainville, aux intentions de Verninac et à celles du gouvernement de Paris, il ne l'était pas, comme nous le verrons, quant aux désirs de Magallon et à ceux d'un nombre croissant de Français.

Du service qui lui est demandé par Liston, Baldwin s'empresse de se faire un titre à la sollicitude du gouvernement anglais, d'en faire un aussi à son poste supprimé et à son traité mis au rebut. Il a, écrit-il à lord Grenville, assez de bons arguments et d'influence personnelle à opposer à ceux que Thainville pourra mettre en œuvre auprès des beys, à l'exception de cet argument sans réplique qu'est l'argument sonnant. Encore, s'il en avait le moyen, tiendrait-il tête à l'agent français même sur ce terrain, comptant, pour être indemnisé, sur la justice de son gouvernement. Mais il est réduit à l'impuissance par la suspension, depuis trois ans, de ses appointements et de ses allocations : « Vous n'avez pas, me diront probablement les beys, donné de suite au traité conclu avec nous. Avez-vous la prétention de nous empêcher de nous entendre avec d'autres? — Les Français vous trompent, pourrai-je leur répondre. Ils sont incapables d'exécuter leur traité, si vous leur en concédez un. Ils n'ont pas de possessions dans les Indes orientales. — Mais ils en auront, à la paix? — L'Angleterre veillera à ce que la paix ne leur en rende pas. » Aussi était-il, d'après Baldwin, indispensable, pour déjouer le dessein dont il croyait Thainville chargé, que la paix, quand elle serait conclue, ne restituât pas à la France un pouce de terrain aux Indes : « Cela la détournera, dit-il, de

toute prétention à envoyer ses navires dans la mer Rouge et dissuadera les beys d'adopter ses projets de révolution et d'indépendance. » En prévision d'une lutte chaude avec le commissaire français, il demande donc à lord Grenville des instructions et des pouvoirs (1).

Sa lettre, qui est du 3 octobre, se croise en mer avec une dépêche du secrétaire d'État, en date du 30, qui lui confirme purement et simplement sa destitution par suppression d'emploi, remontant au 8 février 1793. C'est la dernière communication dont l'ait honoré le *Foreign Office.*

(1) F. O., 24. Baldwin, 3 octobre 1795.

IV

Échec de Dubois-Thainville au Caire. — Baldwin se vante de l'avoir contrecarré. — Magallon conseille l'occupation de l'Égypte par la France (1796-97).

Après ce sec et rude congé, Baldwin se tient coi. Sa correspondance s'arrête. On ignore donc s'il a eu l'occasion de placer à Mourad ou à Ibrahim les répliques victorieuses qu'il avait préparées d'avance, pour couper ses effets à Dubois-Thainville. Lui-même s'est vanté plus tard, en 1801 (1), de s'être mis en frais de diplomatie contre le commissaire de la République. « En 1796, raconte-t-il, j'eus à contrecarrer une mission officielle confiée aux soins de Thainville, frère du fameux accusateur public, qui était arrivé au Caire expressément pour rallier les beys d'Égypte aux desseins de la France, et en particulier pour obtenir leur consentement au projet de faire passer une armée à travers l'Égypte, à destination des Indes, par la mer Rouge, afin de fortifier Tippoo et finalement d'annihiler la domination anglaise dans les Indes orientales : et je l'ai contrecarrée. Thainville est connu pour avoir dit, au moment de retourner, désappointé, à Alexandrie : « Ils ne nous veulent pas de gré, ils nous auront « de force. — Mais comment ferez-vous pour embarquer vos « troupes sur la mer Rouge? — Nous y transporterons des « vaisseaux en charpente. » Il apparut par là que les Républicains étaient, à ce moment, résolus à l'invasion de l'Égypte. Peut-être la condition de passer aux Indes était-elle seule-

(1) Dans ses *Political recollections relative to Egypt*, déjà citées.

ment un prétexte pour prendre plus facilement possession de l'Égypte, comme un prélude au reste. On ne pensera pas que ce moment fût celui de détourner notre attention de l'Égypte, d'y abolir même le consulat qui y avait été créé spécialement pour veiller sur ce dessein des Français, préconisé depuis si longtemps ! »

L'objet de la mission de Dubois-Thainville et son activité au Caire sont, dans les lignes qui précèdent, si inexactement rapportés, tellement travestis, qu'on en est conduit à douter de la sincérité du témoignage de Baldwin sur ce point et de la réalité de ses efforts pour combattre le commissaire français. Baldwin peut, pour se faire valoir, avoir exagéré après coup l'importance du but assigné à Dubois-Thainville et s'être donné les gants d'avoir fait échouer un plan imaginaire. Ce n'est pas à exclure. Mais qu'il ait été de bonne foi, qu'il ait cru à pareille intention de la part de la République et de son envoyé, qu'il se soit employé à la contrecarrer, n'est pas à exclure non plus. Ce qu'on appelle en Orient les « bruits du bazar » amplifient et grossissent presque toujours la réalité. En outre, une tentative française contre l'Égypte et, par l'Égypte, contre l'Inde, est, pour Baldwin, bien avant 1796, une véritable obsession. Cette obsession n'est pas sans raison d'être, parce que le même projet en est une aussi, dans le même temps, pour les Français d'Égypte et pour leur consul et que, complétant la symétrie, la crainte de voir l'Angleterre prendre les devants et se saisir de l'Égypte, soit par la Méditerranée, soit par la mer Rouge, hante simultanément l'esprit de nos résidents.

En tout cas, Baldwin anticipe ici, sciemment ou non, de deux ans sur les événements. En tout cas aussi, il n'a pas eu besoin de se mêler de la mission de Dubois-Thainville pour la faire échouer, ce qu'elle a fait d'elle-même sans son secours. Verninac n'y avait recouru que faute de mieux et sans grand espoir. Dubois-Thainville ne s'en est acquitté, quoique de tous ses moyens, que par acquit de conscience, et les négociants français, principaux intéressés, ne se sont prêtés à

l'expérience et ne l'ont secondée de tout leur pouvoir que dans le même sentiment de scepticisme. Leur réinstallation au Caire, à laquelle leurs persécuteurs n'avaient aucune objection, s'effectua sans difficulté, avec l'accompagnement habituel d'audiences solennelles, la distribution coutumière de présents aux beys, de pelisses et de cafetans aux Français, les compliments réciproques. La « conversion à opérer dans l'esprit des beys », leur initiation aux bienfaits de la Révolution française et aux fastes militaires de la France républicaine, furent entreprises à grand renfort de rhétorique et purent d'autant mieux être tenues pour accomplies, que le succès en était impossible à vérifier sur l'heure. Mais vint le règlement des comptes et là fut le chiendent. A la fois débiteurs et maîtres, Mourad et Ibrahim trouvèrent aisément dans leur pouvoir le moyen de se dérober à leurs obligations. Dans une situation analogue à celle de serfs qui auraient été contraints de prêter à leur seigneur, les négociants français durent, avec l'aveu de Dubois-Thainville, se prêter à des réductions de créances et à des délais, à l'échéance desquels ils ne virent pas rentrer le premier sou des sommes réduites qui leur avaient été promises. La tentative de liquidation des dettes demeura donc stérile, et Thainville échoua dans le rôle d'huissier. Ses réclamations et ses instances en faveur du respect des traités et des droits acquis aux Français n'eurent pas plus d'effet pratique. Les beys s'en tirèrent par d'hypocrites protestations d'innocence pour le passé et de bonne volonté pour l'avenir, sans préjudice de quelques mouvements d'humeur, menaces et marques d'impatience de la part de Mourad, plus arrogant qu'Ibrahim. Quand il quitta l'Égypte, après six mois de séjour pourtant bien employés, Dubois-Thainville laissa l'*Échelle* rétablie au Caire, Magallon à sa tête, mais aussi endettée et aussi dépourvue de garanties d'avenir, même à Alexandrie et à Rosette, qu'il l'avait trouvée en débarquant. De sa mission (1) on peut dire

(1) On trouvera plus de détails sur cette mission dans le chap. IX de nos *Origines de l'expédition d'Égypte.*

qu'elle a réussi sur le seul point où le succès en fût certain d'avance, échoué sur ceux où elle était vouée à l'insuccès (avril 1796).

Après l'échec de Magallon (1), celui de Dubois-Thainville justifie la conviction du gouvernement britannique qu'il n'y a, pour personne, rien à faire en Égypte et sa décision de n'y pas maintenir son consulat général. Il les justifie du point de vue exclusivement commercial, auquel nous avons vu les ministres anglais se placer. Encore la tyrannie cupide qui rend alors le pays si inhospitalier aux *Francs* n'a-t-elle pas empêché la navigation entre l'Égypte et l'Inde de reprendre sous pavillon d'Angleterre et les auspices de Baldwin. En 1794 est arrivée la *Panther* (2); le cas n'est point isolé. Dubois-Thainville en note d'autres, dans son rapport d'ensemble à Verninac : « Si jamais, écrit-il (3), le commerce de l'Inde s'ouvre par la voie de Suez, le Caire deviendra la plus importante place du monde. Les Anglais profitent déjà de cette voie. Le citoyen Thainville, pendant son séjour au Caire, a vu arriver trois paquebots anglais à Suez. » Ces arrivées, au printemps de 1796, sont évidemment la suite de la lettre écrite par Baldwin aux Indes, en juillet 1794, et l'application de son traité de la même année avec les beys, ce traité si dédaigné à Londres.

Du point de vue politique, les mécomptes des Français au Caire et l'impuissance de la République à en obtenir, par la douceur, le terme et la réparation ne sont, contrairement à l'apparence, nullement propres à justifier l'effacement de l'Angleterre en Égypte et son inattention aux choses de ce pays. Car l'échec de la manière douce doit fatalement ramener à l'ultime ressource de la manière forte les esprits des Français, et en premier lieu ceux des principaux intéressés, Magallon et ses ressortissants. Et la manière forte ne peut,

(1) Voyez p. 334.
(2) Voyez p. 324.
(3) Arch. nat. (Marine) et Arch. ambassade de France à Constantinople. 16 fructidor an IV (septembre 1796).

nécessairement aussi, consister que dans une expédition militaire, plus ou moins importante dans ses moyens, plus ou moins vaste dans ses conséquences, ou bien simple correction, ou bien véritable conquête, mais en tout cas intervention armée. La suggestion d'une aussi grave initiative ne peut pas toutefois, au jugement même de ceux qui la conçoivent et la présentent, s'autoriser de leur seul intérêt particulier. Venger leurs affronts, rétablir leurs affaires, exécuter leurs débiteurs récalcitrants, assurer leur sécurité, ne serait pas, même pour eux, dans un pareil moment, un motif suffisant pour faire appel aux forces de la France, si l'entreprise ne se justifiait par un intérêt infiniment supérieur au leur et à celui de leur commerce, supérieur même à ceux qui ont pu être invoqués jadis à l'appui de la même proposition : l'intérêt, essentiellement actuel, de la guerre que la République soutient contre l'Angleterre. Ainsi, par l'enchaînement naturel et logique des idées, les démêlés des Français du Caire avec les beys d'Égypte conduisent ceux qui en sont victimes ou témoins à tirer de l'oubli et à prôner un moyen, déjà proposé, d'atteindre l'ennemie d'outre-Manche.

Cet argument, le coup dirigé contre l'Angleterre, tient une large place dans les lettres que Magallon, anticipant sur l'échec de la mission de Dubois-Thainville, adresse à Verninac, au commissaire des Relations extérieures Colchen, aux membres du Comité de Salut public, dès juin et octobre 1795, pour conseiller chaleureusement l'occupation de l'Égypte. Sans être la fin principale, c'est pourtant un accessoire important du projet pour Magallon, dont le patriotisme s'élève au-dessus des intérêts de sa petite colonie et voit plus loin que l'horizon de son *Échelle*. « Maîtres de la mer Rouge, écrit-il à Verninac (1), nous ne tarderions pas à donner la loi aux Anglais et à les chasser de l'Inde, si une pareille opération entrait dans les vues de notre gouvernement. Par Suez, dans la mousson favorable, on pourrait transporter, avec peu de

(1) Le 29 prairial an III, 17 juin 1795. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire, Alexandrie.

navires, une quantité de troupes dans l'Inde. Nos soldats pourraient tout au plus, et en leur supposant le plus long voyage, ne rester que soixante jours en mer, au lieu que, par le cap de Bonne-Espérance, il n'est pas rare qu'ils mettent six mois à se rendre. Par Suez, on ne perdrait pas un homme sur cent, et par l'autre voie on serait trop heureux si on n'en perdait que dix pour cent. » Au commissaire des Relations extérieures Colchen, Magallon, non content d'indiquer que la maîtrise de la mer Rouge permettrait de « tenir continuellement les Anglais dans la plus grande peine », se hasarde à esquisser le plan de cette expédition dans l'Inde, que la conquête de l'Égypte rendrait exécutable. Parties de Toulon le 20 juin, les troupes françaises pourraient être à Alexandrie le 10 juillet, au Caire vers le 20, à Suez vers le 25, quarante-cinq jours plus tard aux Indes, avant que les Anglais eussent eu le temps de prendre aucune mesure défensive. « Dix mille Français arrivés nouvellement d'Europe les chasseraient entièrement, dans une seule campagne, du Bengale, où ils ont leur grand établissement militaire (1). » Le Comité de Salut public est directement informé par Magallon de ce qu'il écrit à Colchen.

Les lettres de Magallon attirent l'attention de Verninac, qui en transmet copie à Paris, du ministre Delacroix, qui a remplacé le commissaire Colchen, et du Directoire exécutif, qui a remplacé le Comité de Salut public. Le chef de la deuxième division du ministère des Relations extérieures, Boulouvard, à qui ressortissent les affaires du Levant et de Barbarie, est chargé, ou par le ministre, ou par le Directoire, de « réunir toutes les notions sur l'Égypte » permettant de « juger du mérite de la proposition » faite par Magallon. Le soin de compiler un travail d'ensemble sur l'Égypte est confié à un de ses subordonnés, Dupéron. Un congé d'un an, demandé par Magallon, lui est accordé avec empressement, par crainte de sa démission, qui serait « funeste ».

(1) 9 vendémiaire an IV, 1er octobre 1795. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire, Alexandrie.

En l'en informant, Boulouvard l'engage à venir à Paris donner au gouvernement tous les éclaircissements utiles sur les affaires de la France en Égypte. Bien qu'il faille, en raison des circonstances, « remettre à d'autres temps tout projet sur l'Égypte », cette contrée, lui écrit-il (1), « fixe mon attention d'une manière particulière. Je sais le degré d'utilité dont elle peut être pour la République... Mes vues reposent sur les bases contenues dans votre lettre nº 18 (celle du 1er octobre 1795 au commissaire Colchen) et dans celle du 27 prairial an III écrite au citoyen Verninac, et dans laquelle je n'ai trouvé que des idées sages et grandes ». Sans pousser aussi loin l'adhésion, le ministre lui-même, Delacroix, convient peu après « qu'il n'y a que l'appareil de la force qui puisse ramener les beys au respect et au maintien de nos traités et capitulations » et, déplorant les injures infligées à nos négociants, affirme que « le gouvernement saura, un jour, les faire réparer » (2). Au moment où cette lettre est écrite, de nouvelles vexations ont fait, une fois de plus, transférer du Caire à Alexandrie le siège du consulat général ; quand elle parvient à destination, Magallon est déjà parti en congé pour la France, laissant à son neveu la gérance du poste et la protection de nos compatriotes, guère mieux traités à Alexandrie qu'au Caire.

(1) Boulouvard à Magallon, 19 thermidor an IV-16 août 1796. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire, Alexandrie.

(2) Delacroix à Magallon, 25 floréal an V-14 mai 1797. Arch. Aff. étr. correspondance consulaire, Alexandrie.

CHAPITRE XVI

LE PROJET D'EXPÉDITION FRANÇAISE EN ÉGYPTE

I

L'idée d'une expédition en Égypte chemine en France. — Circonstances extérieures qui la favorisent. — Action de Magallon à Paris. — Son mémoire du 9 février 1798. — Suggestions à rapprocher des siennes.

Les appels et les conseils de Magallon au gouvernement français, l'accueil dont ils sont l'objet, nous ont fait entrer dans la période préliminaire de l'expédition d'Égypte, celle où l'idée, lancée du Caire, commence son cheminement en France, s'introduit dans les bureaux des Relations extérieures, vient à la connaissance du ministre, de certains au moins des membres du Directoire, éveille des réminiscences, se relie à d'anciens projets : travail indispensable pour qu'une conception audacieuse, de quelque nature qu'elle soit, devienne susceptible d'exécution. Les esprits même les plus aventureux ont besoin de s'habituer à une idée, pour en venir à vouloir la réaliser. En l'occurrence, plusieurs courants, issus de sources distinctes, vont simultanément faire accomplir à l'idée de l'expédition d'Égypte ce cheminement nécessaire. L'un, que nous venons de voir se former, prend naissance en Magallon et est alimenté par lui-même et par quelques personnes, que leurs fonctions ou leur profession invitent à rapprocher de lui ; un second dérive de multiples initiatives individuelles, émanant de personnalités d'origine

diverse ; un troisième est constitué par Bonaparte et un quatrième par Talleyrand, qui a succédé à Delacroix au ministère.

Arrivé à Paris, en congé, à la fin de 1797, Magallon y trouve l'idée de l'expédition d'Égypte déjà très avancée dans sa carrière. Pour elle ont travaillé les péripéties de la lutte entre la France et l'Angleterre. Par deux fois, des négociations se sont nouées pour faire cesser la guerre ; elles ont échoué : la première fois de septembre à décembre 1796, à Londres et à Paris, avec la première mission de lord Malmesbury ; la seconde, de juin à octobre 1797, avec les conférences de Lille et la deuxième mission de Malmesbury (1). Dans chacune de ces deux occasions, immédiatement après la question primordiale des frontières de la France en Europe, celle de l'Inde, fond permanent de toute rivalité franco-anglaise à cette époque, a tenu une place importante. Une des affaires en litige a été le sort des colonies hollandaises du cap de Bonne-Espérance et de Ceylan, conquises par l'Angleterre, de juin à décembre 1795, sur la Hollande, devenue République batave et alliée de la France. L'échec des deux tentatives pacifiques de 1796 et de 1797 a donc laissé entre les mains des Anglais et le Cap, et Ceylan, et les anciens comptoirs hollandais de l'Inde, tout ce dont les négociateurs français avaient réclamé la rétrocession : d'où s'est trouvé accru pour la France l'intérêt de l'autre voie d'accès à l'Inde, l'Égypte. Mais surtout, un rapprochement franco-anglais deux fois manqué, la lutte entre les deux nations a pris un caractère implacable et, chacune des deux poursuivant la ruine de l'autre, chacune a cherché à atteindre l'autre partout où elle le pourrait. Pour la France, contrainte à trouver ailleurs que sur mer des moyens de frapper son adversaire, « l'ère des conquêtes lointaines » a été ouverte.

La plus lointaine, mais aussi la plus efficace des conquêtes, l'Inde, a déjà exercé ses tentations sur le Directoire et les

(1) Cf. *le Directoire et la paix de l'Europe*, par Raymond GUYOT, Paris, Alcan, 1911.

ministres français. Le projet d'une expédition navale contre l'Inde, par le cap de Bonne-Espérance, combinée avec une descente en Irlande, a été formé et abandonné. « D'après le premier plan de l'amiral Truguet, alors ministre de la Marine, la flotte de Brest avait à remplir une double mission, dont le caractère aventureux ne manquait pas d'une certaine grandeur. Ainsi, dès le débarquement du premier convoi sur la terre d'Érin, le vice-amiral Villaret de Joyeuse, emmenant avec lui ses huit vaisseaux, les meilleurs marcheurs, devait faire route pour les mers de l'Inde. Ralliant à l'île de France la division de frégates de l'amiral de Percey, prenant à son bord les régiments de noirs affranchis, organisés par les agents du Directoire, cette escadre aurait tenté de renouveler, sur les côtes de la presqu'île indienne, les exploits du bailli de Suffren... Dans cette hypothèse d'une double diversion en Irlande et dans l'Inde, alors méditée par le gouvernement français, un second convoi, formé des sept vaisseaux de l'amiral Richéry et de cinq autres attendus de Toulon, sous le commandement de Villeneuve, devait transporter en Irlande les troupes de Hoche, et remplacer dans la flotte de Brest l'escadre envoyée en mission lointaine avec l'amiral Villaret. Mais, ainsi qu'il arrive souvent entre des natures ardentes et convaincues, appliquées à la poursuite d'objectifs trop différents, Hoche était tout à l'Irlande, pendant que Villaret ne voyait que l'Inde. Ce défaut d'entente entre les chefs suprêmes de l'expédition entraîna le remplacement de Villaret de Joyeuse par l'amiral Morard de Galles, déjà parvenu à un âge avancé (1). » « L'Inde fut alors sacrifiée à l'Irlande (2). » L'Irlande le devait être (3) à l'Angleterre proprement dite et l'Angleterre à l'Égypte. Mais, en attendant, l'abandon du projet d'atteindre l'Inde par le cap de Bonne-Espérance ne put que disposer le gouvernement fran-

(1) Cité par Lumbroso (*Revue napoléonienne*, 14e année, 13e vol., janvier-juin 1914, p. 34-35), d'après Richild Grivel, auteur d'une étude sur les projets d'invasion en Angleterre et en Irlande.

(2) Lumbroso, *op. cit.*

(3) Après une expérience malheureuse.

çais à écouter ceux qui suggéraient de l'atteindre par Suez et la mer Rouge.

Favorisée par ces événements diplomatiques et militaires, l'idée de l'expédition d'Égypte a, sous leur impulsion, déjà gagné du terrain, pendant les mois que Magallon a passés en mer et à Marseille. Il contribue encore puissamment à lui faire franchir l'avant-dernière étape, celle qui la sépare de la salle des séances du Directoire, de la proposition ferme et de la délibération officielle. Il l'y pousse par son action personnelle auprès de Boulouvard, auprès de Talleyrand en personne, et par la remise au ministre, le 9 février 1798, d'un mémoire très développé (1), qui lui a certainement été demandé. La pensée qui y apparaît, dégagée, cette fois, de toute réticence, est celle de conquérir et d'occuper l'Égypte et de pouvoir diriger, en partant de Suez, une expédition contre l'Inde anglaise. « Les Anglais, dit Magallon, en exagérant singulièrement la perspicacité de nos ennemis d'alors, ont toujours senti le mal que nous pourrions un jour leur faire par l'Égypte. » A titre d'exemple de l'inquiétude qu'il leur prête, il cite leurs efforts pour s'ouvrir et se réserver la voie de la mer Rouge et pour faire échouer nos propres tentatives. Il conseille d'envoyer d'Égypte aux Indes un corps expéditionnaire d'une quinzaine de mille hommes et de nouer des intelligences avec Tippoo-Sahib. A l'appui de cette suggestion, il fait craindre que les Anglais, intervertissant les rôles, ne s'emparent de l'Égypte en partant des Indes. « Les Anglais, dit-il, ne peuvent manquer d'avoir des vues sur l'Égypte, ne fût-ce que pour empêcher qu'elle ne tombe au pouvoir des Français. Lorsqu'ils verront le moment favorable pour s'en emparer, ils enverront une escadre sous prétexte d'en défendre l'approche à notre nation. L'Inde leur fournit les moyens d'envoyer à Suez 15 000 cipayes soutenus de 5 à 6 000 hommes de troupes européennes, qui seraient plus que suffisants pour s'emparer de l'Égypte et

(1) 21 pluviôse an VI-9 février 1798. Publié par la *Revue d'Égypte*, septembre 1896.

pour en rendre après la conquête sur eux très difficile. »

Les dispositions du gouvernement britannique étaient alors — nous l'avons constaté — très loin de justifier les craintes de Magallon. Excluant totalement la moindre visée sur l'Égypte, elles ne comportaient même pas le soupçon sérieux d'une entreprise française contre ce pays. C'est une étrange chose que cette conviction invétérée et persistante, chez les Français du dix-huitième siècle, que l'Angleterre ne peut pas ne pas nourrir des ambitions sur l'Égypte et se préoccuper d'y prévenir la réalisation des nôtres. Certes, le gouvernement anglais aurait eu plus de raisons pour envoyer, comme disait Magallon, « une escadre défendre à notre nation l'approche de l'Égypte », que nous n'en avions pour envoyer une armée y déjouer ses imaginaires desseins : mais même à cette précaution, il ne songeait nullement. La conviction qu'après tant d'autres exprimait ici Magallon ne reposait sur aucun fondement. Et cependant elle a eu, moins à ce moment particulier que pendant toute la fin du dix-huitième siècle, une part considérable à la fortune de l'idée qui a pris corps dans l'expédition d'Égypte.

L'importance du mémoire de Magallon est attestée par les nombreux et copieux emprunts que fait à ce document le mémoire de Talleyrand au Directoire, du 14 février 1798. Le premier est le canevas du second. Nul doute qu'il ait été écrit sur commande et précisément pour servir de base au rapport que le ministre, dès lors résolu à saisir le Directoire d'une proposition ferme, se réservait de faire rédiger dans ses bureaux et de signer de son nom.

De plus faible intérêt et de beaucoup moindre conséquence, sont cependant à rapprocher des suggestions de Magallon les lettres par lesquelles son neveu, gérant le consulat d'Alexandrie, continue à implorer l'assistance de la République en faveur de ses ressortissants ; une note de Barallier, ancien titulaire du même poste, qui propose d'établir, par Suez et la mer Rouge, une communication avec les îles de France et de Bourbon et d'utiliser ces colonies comme bases d'une expé-

dition contre l'Inde britannique (1) ; un mémoire plus ancien du capitaine Réal, sur « l'ouverture du commerce avec l'Inde par le Suez, à réaliser par une négociation avec la Porte et par l'envoi en Égypte d'un commissaire, dont l'auteur s'offre à assumer l'emploi » (2). Delacroix, encore ministre à l'époque de cette proposition, l'a jugée intéressante et a demandé à Boulouvard de lui en faire un rapport. Boulouvard, qui connaissait Réal, parent d'un négociant français du Caire (3), a déclaré le projet une de ses propres « idées favorites » et, tout en le trouvant alors prématuré, a convenu que « la navigation de la mer Rouge porterait un coup mortel aux Anglais ».

(1) Ce mémoire, intitulé *Notes sur l'Égypte*, est daté de 1798, sans indication de mois. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire, Alexandrie.

(2) Mémoire du 25 décembre 1795 adressé à Delacroix. Arch. Aff. étr., mémoires et documents, Turquie, 14^{A} 15.

(3) Il y avait au Caire une maison Prix-Réal. L'auteur de ce mémoire est, ou bien le chef de cette maison, ou bien un membre de sa famille. Un Prix-Réal, cité comme négociant au Caire par l'*Histoire scientifique et militaire de l'expédition française en Égypte*, est mentionné aussi comme ayant fourni des documents aux rédacteurs de ce grand ouvrage. Le mémoire de Talleyrand au Directoire, du 14 février 1798, sur le projet d'expédition en Égypte, parle des « frères Réal », l'un négociant au Caire, l'autre « le patriote Réal », domicilié en France.

II

Initiatives diverses tendant à atteindre l'Angleterre dans son commerce, dans sa suprématie maritime, en Égypte, aux Indes.

Magallon, son neveu, Barallier, Réal ont entre eux certaines accointances. Des idées semblables ou analogues aux leurs sont émises en même temps par des personnes qui n'ont d'accointances, ni avec les précédentes, ni entre elles.

Un obscur historien, Antoine Fantin-Desodoards, « citoyen français », qui publie, en l'an VI de la République, une histoire de Louis XV et de Louis XVI (1), rappelle, en les attribuant à la Compagnie anglaise des Indes, les entreprises commerciales des Anglais par l'isthme de Suez, et conclut en suggérant que la France se fasse céder le port de Suez et perce un canal de jonction entre la mer Rouge et la Méditerranée : « Jamais, dit-il, la Compagnie des Indes ne fût parvenue à rétablir son crédit, si le génie de Hastings n'avait ouvert en sa faveur une nouvelle branche de commerce, qui fut extrêmement utile au gouvernement pendant la guerre d'Amérique, et que la perte de Minorque doit un jour faire sortir de ses mains. Par un traité conclu le 7 mai 1775 (2), entre Hastings et le principal bey d'Égypte, les Anglais établis dans l'Indoustan furent autorisés à faire circuler dans l'intérieur de l'Égypte toutes les marchandises qu'il leur plairait, à la charge de payer 6 1/2 pour 100 d'entrée pour celles

(1) *Louis XV et Louis XVI* (en 4 vol.), par Antoine Fantin-Desodoards, citoyen français, Paris, an VI de la République ; 1er tome de *Louis XVI*, § 10, p. 47 et suiv.

(2) La date exacte du traité est le 7 mars 1775.

qui viendraient du Gange et de la côte de Coromandel, et 8 pour 100 pour celles qui auraient été embarquées à Surate et à Bombay. Les bénéfices que firent les Anglais, sur les marchandises qu'ils envoyèrent à Suez par la mer Rouge, surpassèrent leur attente. Si la cour ottomane et les Arabes ne traversaient pas cette communication, si le port de Suez, que les sables menacent de combler, était réparé, si les séditions qui bouleversent sans cesse les rives du Nil s'arrêtaient, les liaisons de l'Europe avec l'Asie pourraient reprendre leur ancien canal. Les marchandises arrivées de Bombay et du Gange, que la flotte égyptienne n'emporte pas, sont consommées en partie dans le pays ou achetées en plus grande partie par les caravanes, qui se rendent tous les ans à la Mecque. Le reste était transporté dans les ports de la Méditerranée à travers l'isthme de Suez. C'est par cette voie que, pendant la guerre de 1780 à 1783, les Anglais étaient instruits avec la plus grande célérité des événements qui se passaient aux Indes. Depuis qu'ils ont perdu Minorque et que la rade foraine de Gibraltar est la seule relâche pour leurs vaisseaux dans la Méditerranée, ce commerce a essuyé chez eux une grande diminution. La France semble destinée à s'en saisir. Ses liaisons avec la Porte ottomane lui offrent des facilités que n'ont pas les autres nations de l'Europe. Peut-être que, sous certaines conditions, elle céderait à la France le port de Suez, dont elle paraît faire peu de cas. Un canal de communication entre la mer Rouge et la Méditerranée n'est pas assurément chose aisée ; cependant cette opération, à travers 20 lieues de pays, ne serait pas aussi difficile aujourd'hui qu'elle l'était autrefois, parce qu'on a perfectionné l'art du nivellement des eaux et de la construction des écluses. Si la disposition du terrain ne permettait pas de diriger le canal directement de Suez à la Méditerranée, on pourrait le conduire dans le Nil, et cette entreprise, qui illustrerait notre siècle, rendrait la nation qui oserait l'exécuter maîtresse de presque tout le commerce de l'Inde. »

L'entreprise que vantait, au terme du dix-huitième siècle,

cet auteur sans notoriété ne devait illustrer que le siècle suivant et ne devait pas rendre maîtresse de presque tout le commerce de l'Inde la nation qui oserait l'exécuter : la France. Il n'en est pas moins curieux de voir, au seuil de l'expédition d'Égypte, un Français évoquer les expériences que les Anglais avaient faites de la voie de Suez après 1773, leur traité de 1775, les services que cette route leur avait rendus pendant la guerre avec la France, de 1778 à 1783. Ces faits sont dès lors connus des Français et Fantin-Desodoards n'a pas, tant s'en faut, le privilège de la conclusion qu'il en tire.

Historien lui aussi, mais de tout autre réputation, Anquetil, membre de l'Institut national, alors attaché aux archives du ministère des Relations extérieures, met la main sur les mémoires présentés par Saint-Priest à Louis XVI, au retour de son ambassade à Constantinople. Il s'en inspire pour étudier les intérêts réciproques de la France et de la Turquie et rappeler l'attention sur les voies de pénétration aux Indes, notamment sur celle de la mer Rouge, sur le projet d'occupation de l'Égypte, qui doit, dit-il, être suivi avec d'autant plus d'ardeur, qu'il rencontre plus de difficultés du fait des Anglais et probablement des Russes (1). Thermin veut « des comptoirs armés » à Alexandrie, Rosette et le Caire, « avec de fortes garnisons qui puissent rompre les communications des Anglais avec l'Inde », chasser l'Angleterre de l'Égypte, des Échelles du Levant, de la Méditerranée (2). Lazowski, capitaine du génie, revenant d'une mission en Turquie, entrevoit le partage de l'Empire ottoman, désigne dans l'Égypte la part de la France et vante l'avantage de « la navigation de la mer Rouge, cette route si abrégée des mers de l'Inde » : il est invité à rester à Paris et à continuer l'étude de ce plan (3). Delpuech-Comeiras, un ecclésiastique, connu comme historien et géographe, développe un vaste programme de politique maritime et commerciale, dont un

(1) Arch. Aff. étr., mémoires et documents. Turquie, 14A 15, 1798.
(2) *Ibid.*
(3) Cité par La Jonquière, *Expédition d'Égypte*, t. I.

des articles consiste à rouvrir la route de Suez et de la mer Rouge et à enlever aux Anglais le monopole du commerce de l'Inde : à la différence des trois précédents, son ouvrage est publié (1). Tréhouart, soutenant « la nécessité de chasser les Anglais des Indes orientales », conseille d'entreprendre cette expédition en profitant, pour tromper la vigilance de l'ennemi, des préparatifs alors en cours pour une descente en Angleterre (2). Gourlade fait la même suggestion (3). Un anonyme rêve d'une expédition qui atteindrait l'Inde par la voie de terre, à travers la Turquie et la Perse, et en fournit le plan détaillé (4). Jourdan, le vainqueur de Wattignies et de Fleurus, écrit à Barras, membre du Directoire, en s'offrant à prendre le commandement en chef d'une expédition « un peu conséquente » contre les Anglais dans l'Inde (5).

Ce faisceau d'initiatives isolées, sans autre lien entre elles que leur analogie, vient fortifier l'idée d'atteindre l'Angleterre ailleurs que dans son territoire métropolitain, dans son commerce, dans sa suprématie maritime, en Égypte, aux Indes.

(1) « Considérations sur la possibilité, l'intérêt et les moyens qu'aurait la France de rouvrir l'ancienne route du commerce de l'Inde, accompagnées de recherches sur l'isthme de Suez et sur la jonction de la mer Rouge à la Méditerranée. » An VI.

(2) Arch. Aff. étr., mémoires et documents, Asie, vol. 4.

(3) *Ibid.*

(4) Cf. La Jonquière, *Expédition d'Égypte*, t. I, p. 169, d'après Arch. hist. ministère de la Guerre.

(5) Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. I, p. 170, d'après *Mémoires* de Barras.

III

Action de Bonaparte. — Ses vues sur l'Orient, sur l'Égypte. — Action de Talleyrand. — Son essai de 1797. — Lettres et mémoires ultérieurs. — Son mémoire du 14 février 1798. — Expédition en Égypte. — Expédition accessoire dans l'Inde par la mer Rouge.

Autrement puissante est l'impulsion que cette idée a déjà reçue de Bonaparte. Entre les préliminaires de Leoben, le 18 avril 1797, et le traité de Campo-Formio, le 17 octobre de la même année, l'esprit de Bonaparte a été hanté par la pensée d'étendre l'action politique, militaire et navale de la France à l'Orient ottoman, aux frontières duquel ses victoires d'Italie venaient de le conduire. Il a entrevu dans le partage de la Turquie une colossale opération politique, propre à influer sur le développement de la guerre avec l'Angleterre et la Russie, et conçu le projet d'englober dans la sphère d'action des armées et des flottes françaises le bassin oriental de la Méditerranée. Il s'en est ouvert au Directoire et à Talleyrand et en a commencé la réalisation en faisant approuver l'occupation des îles Ioniennes ou, comme on disait alors, « ci-devant vénitiennes ». Il a aussi tourné ses regards vers Malte, qui sera la première étape de sa campagne d'Égypte. Enfin il a dès lors pensé et écrit que « les temps n'étaient pas éloignés où nous sentirions que, pour détruire véritablement l'Angleterre, il faudrait nous emparer de l'Égypte (1). » Bientôt, sur ce fond d'idées générales se détache

(1) Bonaparte au Directoire, 16 août 1797.

avec un relief particulier celle d'occuper l'Égypte. Bonaparte en fait part à Talleyrand (1) et désire connaître de lui « quelle réaction aurait sur la Porte notre expédition en Égypte »; chose curieuse, il songe à l'acquisition de ce pays indépendamment de la guerre en cours avec l'Angleterre et la juge même utile surtout si la paix anglo-française amenait la France à restituer le cap de Bonne-Espérance. Ou bien il ne s'avise pas qu'elle rallumerait immédiatement la guerre avec l'Angleterre, ou bien il conçoit la paix à intervenir comme devant être une simple trêve. Recevant en septembre à Passeriano la visite de Desaix, il l'entretient longuement d'une expédition en Égypte et lui en esquisse déjà le plan et les conséquences. Enfin tout laisse supposer que c'est à son instigation que Monge, alors commissaire des sciences et arts en Italie, futur vice-président de l'Institut du Caire, sollicite et obtient du vice-amiral Rosily, — l'ancien commandant d'une frégate envoyée à Suez en 1787, la *Vénus*, — devenu directeur du dépôt des cartes et plans de la Marine, un dossier de documents sur l'Égypte, la navigation de la mer Rouge et le commerce de l'Inde. Une mission diplomatique à Rastadt, ensuite les préparatifs de la descente en Angleterre, l'organisation du commandement de l'armée destinée à cette opération, un voyage d'inspection sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique, ouvrent une parenthèse dans l'évolution, dans la croissance des idées de Bonaparte sur l'Orient et l'Égypte. Son retour à Paris, le 23 février, ferme cette parenthèse. Médiocrement satisfait de son enquête dans les ports de l'Océan, défiant dans le succès de la descente en Angleterre sans un complément de préparation, il dit alors à Marmont : « Il faut en revenir à nos projets sur l'Orient; c'est là qu'il y a de grands résulats à obtenir. » Et en signalant au Directoire les lacunes qui restent à combler, pour avoir chance de réussir un débarquement sur la côte britannique, il indique qu'à défaut de moyens suffisants, mieux vaut y

(1) Le 13 septembre 1797.

renoncer et se contenter d'un pis-aller : un coup sur le Hanovre, « ou bien faire une expédition dans le Levant qui menaçât le commerce des Indes » (1). Il y a alors neuf jours que Talleyrand s'est prononcé pour ce dernier parti et l'a proposé ferme au Directoire.

La part de Talleyrand à l'élaboration et à l'adoption du projet d'expédition en Égypte est prépondérante. L'idée en préexiste, dans son esprit, aux circonstances politiques qui en font l'actualité. En lui, trait d'union entre l'ancien régime et la Révolution, légataire de traditions et dépositaire de confidences ensevelies avec la cour de Versailles, admirateur du duc de Choiseul, intime ami de Lauzun et de Choiseul-Gouffier, le renouveau présent d'une vieille idée se relie à son éclosion passée (2). Le corps à corps avec l'Angleterre, le dessein de la frapper « dans Londres » n'ont pas, au surplus, l'approbation de Talleyrand. Aux mérites intrinsèques de la diversion en Égypte s'ajoute donc, pour lui, celui de détourner le Directoire d'entreprendre un débarquement sur la côte anglaise. De juillet 1797 à mars 1798 se succèdent, de sa part, les travaux d'approche. Le 3 juillet 1797, il lit à l'Institut son « essai sur les avantages à retirer de colonies nouvelles » ; il y désigne la côte septentrionale d'Afrique à l'expansion coloniale française, ainsi que des îles avoisinantes, qui ne peuvent être trouvées que dans la Méditerranée orientale ; il révèle les velléités de Choiseul sur l'Égypte, montrant par cette réminiscence vers quel pays sont orientées

(1) Le 23 février 1798. Voyez LA JONQUIÈRE, *Expédition d'Égypte*, t. I.

(2) « L'ancien gouvernement de France, dira Talleyrand dans le mémoire du 14 février 1798, s'était longtemps nourri du projet de cette conquete ; mais il était trop faible pour s'y livrer. » Il eût été plus exact de dire qu'on en avait nourri l'ancien gouvernement de France, qui n'avait jamais trouvé cette nourriture de son goût. Plus tard, en juillet 1799, quand, l'opinion publique étant devenue défavorable à l'expédition d'Égypte, Talleyrand cherchera à s'en disculper, il s'efforcera de « prouver que l'expédition d'Égypte était une entreprise depuis longtemps étudiée et mûrie par la diplomatie française » (cf. LA JONQUIÈRE, *op. cit.*, t. V, p. 181). Et son prédécesseur, Charles Delacroix, mis en cause par lui, lui répliquera : « On sait très bien effectivement que différents projets, surtout sous l'ancien gouvernement, ont été proposés pour l'Égypte ; mais ce que l'on ne sait pas et ce qui n'est pas moins vrai, c'est que ces mémoires sont restés totalement oubliés pendant mon ministère. »

ses propres pensées (1). Le 23 juillet 1797, il communique au Directoire trois mémoires concluant à une entreprise combinée avec les princes indiens contre la domination anglaise.

Le 23 août et le 23 septembre 1797, répondant aux lettres où Bonaparte s'est ouvert au Directoire et à lui de ses vues sur l'Orient, il s'empresse d'y adhérer, approuvant particulièrement celles qui ont trait à l'Égypte. Ce pays peut, à son avis, « nous être d'une grande utilité » ; les idées de Bonaparte à cet égard sont, dit-il, « grandes et l'utilité doit en être sentie ». Il conçoit alors la conquête de l'Égypte comme devant être faite pour le compte de la Porte. Le 28 janvier 1798 (2), la mort du général Aubert-Dubayet, ambassadeur à Constantinople, lui fournit le prétexte d'introduire le sujet auprès du Directoire, sans toutefois y donner encore le caractère d'urgence et sous la forme d'un examen de la question si souvent soumise à la monarchie française : la France peut-elle préserver l'Empire ottoman de la ruine et, dans la négative, quel parti doit-elle prendre ? Et, comme ses anciens amis Lauzun et Choiseul-Gouffier, comme Saint-Priest, il conseille, dans ce cas, de mettre la main sur l'Égypte. En janvier et dans la première quinzaine de février 1798, il se concerte avec Magallon (3), directement et par l'intermédiaire de Boulouvard, et achève de se documenter auprès de lui. Le 14 février enfin, il adresse au Directoire le rapport décisif où il propose formellement l'entreprise.

(1) Plus tard, en août 1799, au moment des récriminations et des polémiques suscitées par l'expédition d'Égypte, devenue impopulaire, un député, Briot, faisant le procès de Talleyrand à la tribune des Cinq-Cents, rappellera la lecture faite à l'Institut de l'*Essai* de 1797 et y montrera, à juste titre, une indication du projet d'établissement en Égypte. Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. V, p. 183.

(2) Cité par La Jonquière, *op. cit.*, t. II, annexe IV.

(3) En avril 1798, Talleyrand dira à Sandoz, ministre de Prusse, « qu'il était avec Magallon, consul en Égypte, l'auteur de cette grande entreprise » (l'expédition d'Égypte). D'autre part, voici ce qu'il dit de Magallon dans son mémoire du 14 février 1798 : « J'ai là-dessus consulté l'homme qui a le plus longtemps résidé en Égypte et que la Providence semble avoir voulu conserver pour l'avantage de la République... » « Je pourrais ajouter à ce rapport une multitude d'autres détails que m'offrent la correspondance d'Égypte et le citoyen Magallon, consul général du Caire, qui a résidé trente-six ans dans cette contrée et est actuellement à Paris. »

En paraphrasant, remaniant et développant le mémoire de Magallon, il conseille l'occupation de l'Égypte pour elle-même, pour la valeur du pays et les avantages que la possession en comporte. Mais au premier rang de ces avantages, il place celui de porter préjudice à l'Angleterre et celui de pouvoir l'attaquer dans les Indes. « Cet événement, dit-il de l'établissement des Français en Égypte, amènerait dans le commerce de l'Europe une révolution qui frapperait principalement sur l'Angleterre. Elle détruirait sa puissance dans l'Inde, seul fondement de sa grandeur en Europe. La reprise de la route de Suez influerait sur elle d'une manière aussi fatale que la découverte du cap de Bonne-Espérance influa sur les Génois et les Vénitiens dans le seizième siècle. Le résultat de cette révolution serait tout en faveur de la République, parce qu'elle est par sa position géographique, sa population et le génie et l'activité de la nation, celle de toutes les puissances qui peut en recueillir le plus de fruit. N'oublions jamais que les nations anciennes et modernes qui ont eu le commerce de l'Inde sont toujours parvenues au plus haut degré de richesse. Lorsque la République française sera maîtresse du Caire et par conséquent de Suez, peu lui importe dans quelles mains reste le cap de Bonne-Espérance. On pourrait même au besoin le sacrifier dans un traité de paix avec l'Angleterre. » Ainsi, l'acquisition de l'Égypte permet d'abord à la France de bouleverser le commerce de l'Inde au détriment de l'Angleterre et à son propre profit ; et cela, au point d'enlever tout intérêt à la possession du Cap et de transformer cette position en une monnaie d'échange, propre à faciliter la conclusion de la paix avec la Grande-Bretagne. Mais ce n'est pas tout : l'Égypte peut être la base d'une expédition dans l'Inde. Elle « nous offre en outre, dit Talleyrand, les moyens de chasser les Anglais de l'Inde, en y envoyant du Caire par Suez un corps de troupes de 15 000 hommes ». Et d'indiquer à grands traits, en suivant pas à pas les suggestions de Magallon, les modalités de cette expédition subsidiaire : l'effectif approximatif des forces ennemies, 15 à

20 000 hommes, gardant un territoire immense, avec le concours d'auxiliaires indigènes, de cipayes, d'une fidélité douteuse ; la jonction de notre contingent avec les forces de Tippoo-Sahib ; son embarquement à Suez et son transport sur ces bateaux de la « flotte du café », dont nous avons vu se servir tel voyageur anglais passant de l'Inde en Égypte ; la protection du convoi par des frégates envoyées à sa rencontre, de l'île de France et de la Réunion, jusqu'au détroit de Bab-el-Mandeb ; la substitution aux patrons et matelots arabes de capitaines et marins français amenés de France, pour commander et manœuvrer les navires ; l'époque favorable pour le départ, le début d'août ; la durée de la traversée, environ quarante-cinq jours ; les chances de surprendre l'adversaire, si l'expédition est faite aussitôt la victoire remportée en Égypte.

IV

Arrêtés du Directoire décidant l'expédition (avril 1798). — Opération dirigée contre l'Angleterre. — Projet de « faire couper l'isthme de Suez », de dominer dans la mer Rouge. — Projets de liaison avec les princes indiens, de négociation avec la Porte.

Le projet de Talleyrand est discuté par le Directoire dans les derniers jours de février et les premiers de mars. Bonaparte, étranger au mémoire du 14 février, dont il jugera plus tard certaines assertions avec une juste sévérité, est aisément rallié à une entreprise, dont il a eu, de son côté, spontanément l'idée. Il en plaide la cause avec ardeur devant les directeurs, répond à mainte objection, emporte la décision. Le secret le plus absolu est ordonné et fidèlement gardé. Les préparatifs commencent. Les armements sont poussés avec ardeur à Toulon, en Corse, dans divers ports d'Italie, à Corfou.

L'arrêté secret du Directoire du 12 avril 1798 (23 germinal an VI), qui définit la mission de l' « armée d'Orient », assimile explicitement l'expédition dont celle-ci est chargée à une opération dirigée contre l'Angleterre (1). Beaucoup plus qu'aucun document antérieur, il isole du but complexe de l'entreprise, à la fois stratégique, politique, commercial et colonial, un objectif déterminé, dont il fait le principal et même l'unique : frapper l'ennemie britannique. Il ne s'en tient pas à justifier la résolution de conquérir l'Égypte par l'intérêt de porter un coup à la puissance anglaise. Il présente ce coup comme une riposte à ceux que les Anglais sont censés

(1) Cf. Raymond Guyot, *le Directoire et la paix de l'Europe*, Paris, Alcan, 1911, p. 844 et 845.

avoir portés à la France sur le même terrain, en Égypte : et ce n'est pas sans donner à la vérité d'assez sensibles entorses qu'il y parvient. Car il n'est pas exact — tout ce que nous avons raconté jusqu'ici le prouve — que « les beys qui se sont emparés du gouvernement de l'Égypte » aient « formé les liaisons les plus intimes avec les Anglais » et se soient « mis sous leur dépendance absolue ». Pas exact non plus que ce soit « en conséquence » de ces liaisons imaginaires, que les beys « se livrent aux hostilités les plus ouvertes et aux cruautés les plus horribles contre les Français », les « vexent, pillent et assassinent chaque jour ». Mais ainsi le croient les directeurs, sur la foi de ce qui leur a été affirmé, ou bien, — et c'est l'hypothèse la plus vraisemblable, — ainsi leur plaît-il de le dire, pour légitimer davantage une opération qu'ils ont certainement jugée efficace, mais qu'ils ne peuvent s'empêcher de reconnaître audacieuse. Secret quant à présent, leur arrêté est cependant rédigé en vue d'une publicité future. La prétendue complicité des beys avec l'Angleterre ainsi alléguée par le Directoire, « il est de son devoir de poursuivre les ennemis de la République partout où ils se trouvent et en quelque lieu qu'ils exercent leurs manœuvres hostiles ». D'Égypte, où il les aura rendus impuissants, il les atteindra aux Indes : et, là encore, c'est eux-mêmes qui le forcent à se servir de l'Égypte pour les aller chercher. « L'infâme trahison, à l'aide de laquelle l'Angleterre s'est rendue maîtresse du cap de Bonne-Espérance, ayant rendu l'accès des Indes très difficile aux vaisseaux de la République par la route usitée, il importe d'ouvrir aux forces républicaines une autre route pour y arriver, y combattre les satellites du gouvernement anglais, et y tarir les sources de ses richesses corruptrices. » La fin anti-anglaise est aussi nettement marquée dans les articles que dans les considérants de l'arrêté (1). Le général en chef de l'armée d'Orient s'emparera de l'Égypte, « chassera les Anglais de toutes les possessions de l'Orient où il

(1) Voir le texte de cet arrêté dans LA JONQUIÈRE, *op. cit.*, t. I, p. 343-344.

pourra arriver et, notamment, détruira tous leurs comptoirs sur la mer Rouge; fera couper l'isthme de Suez et prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre et exclusive possession de la mer Rouge à la République française ».

La voie prévue pour communiquer avec l'Inde et, le cas échéant, s'y porter est la mer Rouge. Aucun acte, pas le moindre indice ne donne à penser qu'il ait alors été question d'une autre route : celle de Syrie, de Mésopotamie et de Perse. Si l'idée d'une marche sur l'Inde par ce long itinéraire asiatique s'est dès lors présentée à l'imagination de Bonaparte, s'il en a entretenu le Directoire, en tout cas aucune trace n'en apparaît-elle dans aucune ligne, officielle ni privée, du temps où a été résolue l'expédition d'Égypte (1).

Un autre arrêté charge Bonaparte de s'emparer de Malte, relais sur la route d'Égypte, sur la voie méditerranéenne de l'Inde; un autre l'autorise à ne pas exécuter cet ordre, s'il craint de compromettre, en l'exécutant, le succès des autres opérations dont il est chargé; un autre donne ordre d'envoyer à Suez, pour s'y tenir à la disposition de Bonaparte, les frégates en station à l'île de France et tous les bâtiments de transport qu'on pourra trouver dans les ports de cette île et de la Réunion (2). L'objet de son expédition n'apparaît pas à Bonaparte autrement qu'au Directoire : il calcule le nombre de vaisseaux dont elle obligera l'Angleterre à dégarnir ses forces dans la Manche, pour les envoyer dans l'Inde, à l'embouchure de la mer Rouge, à l'entrée de la Méditerranée, et suppute les facilités qui en résulteront pour exécuter le projet de descente sur la côte anglaise, projet ajourné, non abandonné (3). Il prévoit à l'occupation de l'Égypte le même développement vers l'Inde qu'indique le Directoire et de-

(1) Dans ses dictées de Sainte-Hélène, Napoléon, rapportant qu'il avait entrepris sa campagne de Syrie avec l'arrière-pensée de pousser ensuite jusqu'à l'Inde par voie de terre, alléguera que des dispositions avaient été prévues à cet effet, entre le Directoire et lui, avant son départ de France. Cf. général Bertrand, *Campagnes d'Égypte et de Syrie*.

(2) Texte des arrêtés dans La Jonquière, *op. cit.*, t. I, p. 345-346.

(3) Voyez sa « note sur la guerre à l'Angleterre », du 13 août 1798, publiée par La Jonquière, *op. cit.*, t. I, p. 350-352.

mande à emmener avec lui « le citoyen Piveron, qui a été longtemps employé auprès de Tippoo sultan, en qualité d'agent du roi. On essayerait de le faire passer aux Indes, pour renouveler nos intelligences dans ce pays (1) ». Faute du citoyen Piveron, qui ne pourra s'embarquer avec lui, Bonaparte emporte des lettres, signées du président et du secrétaire général du Directoire et de Talleyrand, à l'adresse du « victorieux et brave Tippoo sultan », du « roi de l'île de Ceylan », du « souverain de Tandjaour », et sept autres, libellées de même et préparées d'avance pour des princes orientaux dont le nom est laissé en blanc (2). « La République, — disent ces missives, rédigées de manière à servir de lettres de créance et de pouvoirs à des envoyés, — la République a dicté la paix à ses ennemis, hors à un seul qui lui reste encore et qui est aussi le vôtre. »

L'Égypte doit être le levier par quoi l'Asie, du golfe du Bengale à celui d'Alexandrette, le proche Orient et l'Extrême-Orient seront soulevés et retournés contre l'Angleterre. Ces rêves grandioses se représenteront à l'esprit de Napoléon, quand, à Sainte-Hélène, il esquissera en ces termes le plan de campagne de 1798 : une armée jetée en Irlande, « une autre opérerait dans l'Orient, traversant la Méditerranée, où dominerait l'escadre de Toulon. Les établissements anglais aux Indes en seraient ébranlés. Tippoo-Sahib, les Mahrattes, les Seikhs, n'attendaient qu'un signal. Napoléon parut nécessaire à l'armée d'Orient. L'Égypte, la Syrie, l'Arabie, l'Irak attendaient un homme (3). »

Mais avant d'entraîner les princes indiens à la guerre contre l'Angleterre, de faire passer un courant magnétique parmi les Arabes d'Orient, de donner aux uns le signal et aux autres l'homme attendu, il importait de retenir la Turquie dans la neutralité. C'est l'objet de tout un plan d'action diplomatique,

(1) *Bonaparte au Directoire*, 14 avril 1798. Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. I, p. 353.

(2) Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. I, p. 368-369.

(3) Bertrand, *Campagnes d'Égypte et de Syrie*, t. I, p. 2.

longuement préparé par le ministère des Relations extérieures, définitivement arrêté entre le Directoire, Talleyrand et Bonaparte. D'abord laissé dans l'ignorance du but de l'armement français, en raison des exigences du secret à garder, et, par conséquent, livré à ses inspirations personnelles pour endormir les défiances des Turcs, Ruffin, chargé d'affaires de France à Constantinople, sera ensuite muni d'instructions spéciales pour leur expliquer le fait accompli et les amener à s'y résigner. Un ambassadeur, qui doit être d'abord Descorches, puis Talleyrand, puis de nouveau Descorches, et qui finalement ne sera personne, se rendra à Constantinople pour prendre la suite de la négociation. Comprenant combien est amère pour la Turquie la pilule à lui faire avaler, Talleyrand a soin de la lui dorer de plus d'un argument. Entre autres, de celui-ci : Ce n'est pas à la Porte que la République en a, mais à l'Angleterre ; ce n'est pas l'Empire ottoman qu'elle se propose d'atteindre par l'Égypte, mais l'Inde. Aussi le Directoire, « inflexible sur la restitution de l'Égypte au Grand Seigneur telle qu'il la possède aujourd'hui », sera-t-il cependant accommodant sur les conditions destinées à sauvegarder la fiction de la souveraineté ottomane. Des modalités d'arrangement sont envisagées, que réaliseront, au cours du dix-neuvième siècle, la demi-indépendance des khédives depuis Mehemet-Ali et l'occupation britannique depuis 1882. Le Directoire n'a cure de ce qui n'intéresse pas la fin de son entreprise. « Il est, à la vérité, dans la ferme résolution d'occuper l'Égypte » par divers motifs dont reste exclue toute intention hostile envers la Porte « et parce que c'est un moyen sûr d'affaiblir et de ruiner les Anglais dans l'Inde (1) ». Anticipant sur le débarquement de Bonaparte dans une dépêche que Ruffin ne recevra qu'après, Talleyrand lui écrit : « Je sens la fâcheuse impression que cet événement pourra faire sur la Porte, quoique notre établissement en Égypte n'ait d'autre

(1) Projet d'instruction lu par Talleyrand au Directoire le 16 mars 1798 pour un ambassadeur à envoyer à Constantinople et présumé être Descartes, d'après la proposition de Boulouvard. Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. II annexe iv.

but que de la lui conserver, de la délivrer de l'insubordination des beys et de l'influence qu'y ont acquise les Anglais. Le Directoire ne voit d'ailleurs dans cet événement que des facilités majeures pour attaquer et ruiner dans l'Inde les Anglais, qui sont les véritables ennemis de la Porte et les seuls que nous ayons à combattre en Égypte (1). » Enfin, prenant à Toulon, le 9 mai, le commandement en chef de l'armée d'Orient, Bonaparte la définit « une des ailes de l'armée d'Angleterre ».

C'est donc contre l'Angleterre et uniquement contre elle qu'est destinée à opérer l'énorme machine de guerre qui s'ébranle de Toulon le 19 mai 1798.

(1) Talleyrand à Ruffin, le 11 mai 1798. Cf. La Jonquière, *op. cit.*, t. II, annexe iv.

V

Conclusion. — L'intérêt de l'Angleterre pour l'Égypte n'est nullement formé, quand la flotte française fait voile de Toulon. — L'expédition française en Égypte l'éveillera et le formera.

Au moment où elle s'ébranle, l'intérêt anglais pour l'Égypte n'est nullement formé. L'Angleterre n'y a plus de consul, pas un seul marchand. La Compagnie du Levant s'en désintéresse. La Compagnie des Indes n'y a plus d'agent. Le gouvernement n'en a cure. Les projets de 1786 abandonnés, il n'a fait aucun cas du traité conclu par Baldwin avec les beys en 1794. S'étant prêté à la suppression du commerce avec l'Inde par Suez, il n'en éprouve aucun regret. Il a renoncé à régulariser la correspondance par cette voie. Il ne fait pas encore le lien entre la sécurité de ses établissements dans l'Inde et la possession de l'Égypte, ou la simple garantie qu'elle ne tombera pas au pouvoir de la France, ou seulement la disposition de la route de Suez. N'ayant jamais eu aucune visée sur le pays, il continue à n'en pas avoir. Il n'en soupçonne pas de la part de la France à ce moment-là.

Il est si loin d'en soupçonner, qu'il ne s'attend nullement à ce que l'Égypte soit la destination du formidable armement français, dont les préparatifs en Méditerranée ne lui ont cependant pas échappé. Il s'y attend si peu qu'ayant recueilli quelque indice du véritable but de l'expédition, il y reste incrédule. Son défaut de perspicacité et son incrédulité sont tels, que pas une ligne des instructions de l'Amirauté n'appelle sur l'Égypte l'attention de Nelson, envoyé en Méditerranée pour empêcher l'escadre française de sortir de Toulon ou

pour la poursuivre, si elle en est déjà sortie. Les conséquences de cette omission apparaîtront le jour où Nelson, ayant suppléé de lui-même à la lacune de ses instructions et fait voile pour Alexandrie, se hâtera d'en repartir, croyant s'être trompé, moins de vingt-quatre heures avant que les premiers vaisseaux français y arrivent : ce qu'il n'eût peut-être pas fait aussi vite, si la moindre indication de l'Amirauté lui eût désigné l'Égypte comme un des buts possibles de l'expédition française et l'eût ainsi encouragé à persévérer, quelques heures de plus, dans la bonne voie. Mais pareille indication fera défaut à Nelson, pour empêcher qu'il ne doute trop tôt de son heureuse inspiration. Et combien lui manquera aussi Baldwin, relevé des fonctions de consul général en Égypte depuis 1793 et parti d'Alexandrie depuis le 14 mars 1798 : Baldwin à qui Nelson écrira de son vaisseau amiral, le croyant encore consul et encore à Alexandrie, et qu'il déplorera amèrement de n'y avoir plus trouvé, quand il saura de combien peu il avait précédé l'ennemi ! Ainsi l'indifférence et l'inattention du gouvernement anglais à l'Égypte favoriseront-elles les débuts de l'entreprise française. Même la prise de Malte ne lui ouvrira pas encore les yeux ; et le débarquement de Bonaparte à Alexandrie, quand la nouvelle lui en parviendra six semaines après la date de l'événement, sera encore pour lui une surprise.

Il ne faudra pas moins de cette surprise pour éveiller l'intérêt de l'Angleterre envers l'Égypte et pas moins de trois années consécutives pour le former. Car la révélation du dessein français et le fait de son exécution ne suffiront pas à faire pleinement sentir aux Anglais la valeur de l'Égypte pour eux-mêmes et le danger qu'une puissance ennemie s'y implante. La satisfaction de voir une menace directe s'écarter de leurs côtes et de celles d'Irlande atténuera d'abord chez eux l'inquiétude causée par un coup audacieux, mais aventureux et lointain. Leur éclatante victoire navale d'Aboukir leur fera croire ensuite l'armée de Bonaparte vouée à la destruction à bref délai et son entreprise condamnée à une immi-

nente liquidation. Leur alliance avec la Porte leur inspirera l'illusion de pouvoir faire chasser les Français d'Égypte par les seules armées de la Turquie. L'échec de Bonaparte devant Saint-Jean-d'Acre renouvellera leur confiance dans un prompt dénouement de son aventure orientale.

Mais, peu à peu, leurs illusions dissipées les unes après les autres, la durée de l'occupation française en Égypte et la difficulté de la déraciner leur donneront conscience de l'intérêt majeur impliqué pour eux dans la lutte, qui se prolongera à leur désavantage, aux confins de l'Afrique et de l'Asie. Il se trouvera alors parmi eux un chef d'escadre (1) pour juger que l'évacuation de l'Égypte par les Français ne serait pas payée trop cher du rapatriement de toute l'armée française, libre et en armes. Contre son gouvernement, qui le désavouera, l'événement lui donnera d'abord suffisamment raison pour que son gouvernement même se repente quelque peu de l'avoir désavoué. Bien que les faits dussent promptement démontrer impraticable une expédition des Français contre l'Inde par la mer Rouge ou une opération combinée entre eux et Tippoo-Sahib, le contre-coup de l'invasion française en Égypte s'exercera cependant assez fortement dans l'Hindoustan pour y rallumer la guerre. Tippoo-Sahib en sera assez encouragé dans son attitude hostile pour que le gouverneur général anglais prenne contre lui l'offensive et en finisse avec lui. Et cette victorieuse campagne, décisive pour la domination britannique sur l'Inde, illustrera aux yeux des Anglais la connexité de leurs intérêts dans cette contrée et en Égypte. Puis, ils se décideront à faire eux-mêmes l'effort militaire nécessaire pour extirper d'Égypte l'armée française, contre laquelle les forces ottomanes se seront avérées impuissantes. L'Égypte alors, déjà inscrite dans leurs fastes maritimes avec la victoire navale de Nelson à Aboukir — pour eux la bataille du Nil — s'inscrira dans leurs fastes militaires avec les victoires remportées à terre par les généraux Abercromby et

(1) Sidney Smith, négociateur de la Convention d'El-Arich entre le Grand-Vizir et Kléber pour l'évacuation de l'Égypte.

Hutchinson. La mesure même où l'insuffisance du général français Menou et la désunion entre ses divisionnaires et lui auront contribué au succès des Anglais, fera comprendre à ceux-ci combien la chance les avait aidés et combien difficile à reprendre sur la France aurait pu être l'Égypte, mieux défendue. Un corps expéditionnaire de cipayes, envoyé des Indes par la mer Rouge sous le commandement du général Baird, et arrivé trop tard pour coopérer avec les troupes de débarquement venues par la Méditerranée, participera du moins à la première occupation anglaise du Caire. La route que nous avons vu suivre à Irwin et à ses compagnons de voyage, celle de Kosseir, de Keneh et du Nil ; la route habituelle du commerce et des courriers depuis 1773, sur laquelle avait été pillée la caravane de 1779, celle de Suez au Caire, seront alors utilisées à des usages militaires. L'Inde, que les Français étaient venus menacer en Égypte, servira de base à une expédition destinée à les déloger d'Égypte ; et cette expédition sera le signe matériel de la connexité qui, militairement et politiquement, relie les deux contrées. Pendant ce temps, les efforts des négociateurs français de l'armistice de Londres, pour échapper à la restitution de l'Égypte à la Turquie, achèveront de convaincre les Anglais du prix que la France attachait à la conserver. Ils en seront rendus plus résolus à ne permettre, ni qu'elle la garde, ni qu'elle la puisse reprendre.

Désormais, l'intérêt de l'Angleterre pour l'Égypte sera définitivement formé. Il apparaîtra en pleine lumière dans le rôle que l'Égypte et que Malte, — étape sur la route d'Égypte, — joueront dans les querelles d'où sortira la rupture de la paix d'Amiens. Un des derniers incidents précédant la réouverture des hostilités entre la France et l'Angleterre naîtra de la publication au *Moniteur*, par ordre de Bonaparte, d'un rapport du colonel Sebastiani sur sa mission en Égypte, où il sera dit que le pays souhaitait le retour des Français, que les Anglais tardaient à l'évacuer pour y rester en permanence, et que 6 000 de nos soldats suffiraient à s'en emparer de

nouveau. Le gouvernement anglais en conclura immédiatement que Bonaparte projetait de renouveler l'entreprise de 1798. La guerre recommencée, Nelson, montant la garde devant Toulon, fera force de voiles vers Alexandrie, à la première nouvelle que l'escadre française avait quitté son mouillage, ne considérant pas qu'elle pût avoir pris une autre direction. En 1807, quelque symptôme trompeur, recueilli à Londres, d'une intention de la France dirigée vers l'Égypte suffira à faire expédier en hâte cinq ou six mille soldats anglais à Alexandrie, pour une occupation qui, du reste, tournera mal et finira tôt. Mais le dogme sera dorénavant établi, qu'il faut à tout prix empêcher la France de se réinstaller en Égypte et, au besoin, la prévenir.

Dans les rivalités de deux nations, il arrive souvent que ce que l'une a fait, sur un point où elles sont en compétition, profite en définitive à l'autre. Ainsi en est-il advenu, en Égypte, pour la France et pour l'Angleterre. Les efforts persévérants de certains Anglais et, pendant un temps, du gouvernement britannique lui-même, pour correspondre ou commercer avec l'Inde par Suez, au dix-huitième siècle, ont contribué à former en France l'idée de l'expédition, qui est apparue en 1798 comme une ressource de circonstance, et, par là, à envoyer les Français en Égypte. L'expédition française en Égypte a, par contre, éveillé et formé l'intérêt de l'Angleterre pour ce pays.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

LA RENTRÉE DES ANGLAIS AU CAIRE ET LEUR ÉLIMINATION

CHAPITRE II

LE VOYAGE ET LA NÉGOCIATION DE JAMES BRUCE L'EXPÉDITION DE LA « MINERVE » ET LE TRAITÉ DE 1775

CHAPITRE III

L'AFFAIRE DU « SWALLOW » ARRIVAGES A SUEZ ET PROTESTATIONS DE LA PORTE OTTOMANE

CHAPITRE IV

LES MÉSAVENTURES DE L' « AVENTURE » ET DE SES PASSAGERS LE VOYAGE D'EYLES IRWIN

CHAPITRE V

DEMANDE ANGLAISE DE CORRESPONDANCE AVEC L'INDE PAR SUEZ SIR ROBERT AINSLIE ET LA PORTE OTTOMANE

CHAPITRE VI

LA QUESTION DU CONSULAT ANGLAIS EN ÉGYPTE
LE VOYAGE DE BALDWIN A CONSTANTINOPLE

CHAPITRE VII

LE FIRMAN DE 1779. — LE PILLAGE DE LA CARAVANE

CHAPITRE VIII

LE PLAN DU MARÉCHAL DE CASTRIES
LES TRAITÉS DU CHEVALIER DE TRUGUET

CHAPITRE IX

SIR R. AINSLIE ET LE COMTE DE CHOISEUL-GOUFFIER L'EXPÉDITION DU CAPITAN PACHA

CHAPITRE X

LE PLAN ANGLAIS DE CORRESPONDANCE ET DE COMMERCE AVEC L'INDE LA CRÉATION DU CONSULAT GÉNÉRAL D'ANGLETERRE EN ÉGYPTE

CHAPITRE XI

LE PROJET ANGLAIS DEVANT LE CAPITAN PACHA AU CAIRE ET LA PORTE A CONSTANTINOPLE

CHAPITRE XII

LA GUERRE TURCO-RUSSE
LE RAPPEL DU CAPITAN PACHA A CONSTANTINOPLE

CHAPITRE XIII

FAUSSES ALERTES
INTRIGUES RUSSES ET SOUPÇONS DE VISÉES FRANÇAISES

CHAPITRE XIV

ENQUÊTE ANGLAISE SUR LE COMMERCE DU LEVANT. — LES ÉPREUVES DES FRANÇAIS AU CAIRE. — LA SUPPRESSION DU CONSULAT GÉNÉRAL D'ANGLETERRE EN ÉGYPTE.

CHAPITRE XV

LE TRAITÉ DE 1794 ENTRE BALDWIN ET LES BEYS DU CAIRE. LA MISSION DE DUBOIS-THAINVILLE

CHAPITRE XVI

LE PROJET D'EXPÉDITION FRANÇAISE EN ÉGYPTE

PARIS

TYPOGRAPHIE PLON-NOURRIT ET Cie

8, rue Garancière